



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1999

VI Legislatura

Núm. 763

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. MANUEL NÚÑEZ PÉREZ

Sesión núm. 67

celebrada el miércoles, 6 de octubre de 1999

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias de personalidades y funcionarios de la Administración del Estado, al objeto de informar sobre temas relativos al proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2000. (Número de expediente 121/000186.)

Página

22450

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

COMPARECENCIAS DE PERSONALIDADES Y FUNCIONARIOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO, AL OBJETO DE INFORMAR SOBRE TEMAS RELATIVOS AL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2000. (Número de expediente 121/000186.)

— **DEL SEÑOR SUBSECRETARIO DE FOMENTO (CALVO-SOTELO IBÁÑEZ-MARTÍN), A PETICIÓN DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 212/002205) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/002298.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a comenzar la reunión de la Comisión de Infraestructuras para tramitar las comparecencias de altos cargos en relación con los Presupuestos Generales del Estado para el año 2000. Comenzamos la reunión, cómo no, dando la bienvenida y agradeciendo la presencia del señor subsecretario de Fomento, el excelentísimo señor don Víctor Calvo-Sotelo Ibáñez-Martín, pero antes de empezar la comparecencia, si me permiten, recordaré las normas por las que se rige este tipo de sesiones. Las conocen SS.SS. pero voy a recordarlas brevísimamente. Tienen la palabra en primer lugar, salvo que el alto cargo compareciente quiera hacer una breve exposición del presupuesto de su sección, los grupos parlamentarios que han solicitado la comparecencia, de mayor a menor; inmediatamente después el compareciente contestará a las preguntas que le hayan formulado, posteriormente habrá un turno de réplica y después de fijar su posición los grupos que quieran hacerlo y que no hayan presentado la solicitud de comparecencia, como es natural, cierra el compareciente.

Si algunas de las preguntas no pueden ser contestadas porque se solicitan datos de los que no se disponen en ese momento, y es natural en este tipo de debates, se puede presentar por escrito la solicitud de esos datos y esta Presidencia se compromete a que en el plazo de cinco días estarán las respuestas en poder de los grupos parlamentarios que lo hayan solicitado con objeto de que puedan disponer de esos datos antes de que finalice el plazo de presentación de enmiendas. Dicho lo cual, iniciamos la primera de las comparecencias dando la palabra al Grupo Parlamentario Socialista y en su nombre a su portavoz, señor Caldera.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Seré breve, señor presidente, y le anuncio que distribuiremos la intervención entre el señor Morlán y yo mismo.

Mi intervención tiene exclusivamente por objeto conocer el grado de ejecución presupuestaria de la sección 17, Ministerio de Fomento, al día de hoy y, señor subsecretario, las previsiones, con un cierto detalle, a 31 de diciembre de 1999. Lo digo porque usted sabe que venimos sosteniendo una crítica en el Parlamento, creo que fundada, al Ministerio de Fomento porque, tanto en términos de obli-

gaciones reconocidas como de pagos efectuados, el grado de ejecución presupuestaria de los créditos que le destina este Parlamento es bastante bajo. Se encuentra en el farolillo del conjunto de secciones de los Presupuestos Generales del Estado, sólo superado, cierto es, por el Ministerio de Medio Ambiente, pero supongo que en esa comisión SS.SS. tendrán oportunidad, una vez más, de llevarse las manos a la cabeza por el desastre de dicho ministerio, pero a nosotros nos interesa el de Fomento, y con los datos que aquí nos suministra la Intervención General de la Administración del Estado —yo en este momento sólo tengo la situación por secciones, créditos y obligaciones a 31 de agosto de 1999— se evidencia el fundamento de mi crítica. En el Ministerio de Fomento los créditos totales del año 1998 al año 1999 sufrían, en presupuesto inicial, una tasa de variación del 4,2 por ciento, sin embargo, en obligaciones reconocidas vamos muy debajo de las reconocidas a esa misma fecha del año 1998, que a su vez iba muy por debajo de lo que ocurría en el año 1997, y así sucesivamente; 21,5 por ciento por debajo en obligaciones reconocidas sobre el año 1998. Es decir, ya no es tan importante, y lo estamos viendo con este Gobierno, las cantidades que se presupuestan, eso es lo de menos, aunque dan lugar a vastísimas operaciones de propaganda, sino que lo importante es la ejecución real del presupuesto. Como nos encontramos con este dato de que hay una caída del 21,5 por ciento en el conjunto de obligaciones reconocidas siendo como es el Ministerio de Fomento un importantísimo ente inversor queremos saber a qué se debe.

Queremos saber también qué proyección hacen ustedes a final de año, porque en el avance de la liquidación del presupuesto de gastos de 1999, que ustedes presentan obligatoriamente con la documentación presupuestaria, nos encontramos con un dato que llama la atención. La sección 17, Ministerio de Fomento, modificará a lo largo del ejercicio por valor de 67.300 millones de pesetas. Esa es la previsión. Está distribuido en créditos extraordinarios y suplementarios, suplementos de crédito 62.000 millones, con una baja de 1.200 millones, incorporados 4.900 millones, generados por ingresos 1.300. De lo que se trata de saber aquí es a dónde van estos 62.000 millones de créditos extraordinarios y suplementarios, cuáles son en la previsión de final de año.

Más asombroso aún es en relación con lo ocurrido el año pasado, en el que ustedes trajeron un decreto-ley que fue ampliamente criticado por mi grupo parlamentario y por todos los grupos parlamentarios, salvo el Grupo Parlamentario Popular y Convergència i Unió, donde dotaron de 130.000 millones con cargo al capítulo 6 de inversión adicional en el año 1998, de los que recordará usted que había 40.000 millones destinados a obras de interés general ya realizadas, es decir, una declaración de dos obras en Cataluña de interés general hechas, por las que ya circulaban los vehículos, y ustedes las financiaron al finalizar el año 1998. Nosotros calificamos aquello de una financiación autonómica encubierta y no de una obra de inversión.

Por eso le digo que este año es más llamativo lo que parece que va a ocurrir, por cuanto en el avance global de la situación por secciones de la liquidación del presupuesto de gastos del año 1999 resulta que en inversiones reales, capítulo 6, para el conjunto del gasto del Estado sólo se

prevén en créditos extraordinarios y suplementos de crédito 14.600 millones de inversión. Por tanto, ¿para qué son estos 62.000 millones que la sección del Ministerio de Fomento va a incrementar? Porque hasta ahora, en los datos de la Intervención General de la Administración del Estado a 31 de agosto las variaciones son muy bajas, se supone que lo harán ustedes de aquí a final de ejercicio. No son créditos de inversión, es gasto corriente, es una cantidad elevadísima, y a nosotros nos interesa saber en qué se va a gastar, porque, si no, estos documentos oficiales de la presentación de la ley general de presupuestos no coinciden. No puede ser que Fomento vaya a gastar 62.000 millones más de aquí a final de año y, sin embargo, en inversiones reales, para todo el Estado, la cantidad sólo sea de 40.000 millones. Quiere ello decir que los 62.000 millones son de gasto corriente, y me parece una cifra extraordinariamente elevada para un Ministerio como el de Fomento. Si usted me dijera que tienen que dotar crédito para atender a las víctimas del terrorismo —no es en su sección—, sería plenamente comprensible, como así va a ser, o para indemnizaciones, por ejemplo, de la colza, que tampoco van con cargo a su Ministerio. En fin, con estos datos, que son los únicos que tengo, quiero que me haga una valoración de en qué se va a gastar este dinero y cuál es la marcha de la ejecución presupuestaria de su ministerio.

El señor **PRESIDENTE**: En segundo lugar, y también en representación del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Víctor Morlán.

El señor **MORLÁN GRACIA**: Igualmente le doy la bienvenida a esta Comisión, señor subsecretario, y le voy a plantear una serie de preguntas sobre el presupuesto relacionadas con aspectos de vivienda. En el documento que ustedes nos presentan todos los años hay una serie de indicadores que hacen referencia a dos tipos de aspectos: unos, en este caso concreto en el presupuesto del año 2000, nos indican que en 1998 hubo un nivel determinado de realización en los distintos apartados que lo configuran, y otros hacen referencia al presupuesto de 1999 y a lo que se pretende ejecutar en el año 2000.

A mí me gustaría que nos fuera aclarando estos indicadores, no en este momento, pero sí que nos mandara esta información, porque cuando se habla aquí de construcción de viviendas en el primero de los puntos y se dice que se han ejecutado 617.000 millones de pesetas en 1998, me gustaría saber si esos 600.000 que hay para 1999 o los 600.000 que hay para el 2000 —sobre todo los de 1999— son ciertos o no, en qué medida está ejecutado ese indicador. Y si hablamos de unidades de viviendas, si estamos hablando de 486, es curioso que el indicador sea en los tres años, el realizado y el previsto. La verdad es que ustedes aquilatan los números de viviendas de una manera bastante curiosa. Me gustaría saber si esas previsiones se cumplen tanto en construcción de viviendas, como en alojamientos provisionales, como en rehabilitación de viviendas o en convenios con entidades de crédito. Ustedes también hablan aquí de unas cifras bastante importantes, estamos citando el importe total convenido con entidades de crédito para 1998, realizado por valor de 578.000 millones de pesetas, y en el presupuesto se está hablando de 658.000

para 1999 y 825.000 para el 2000. No sé hasta qué punto esas cifras son correctas o no, son las de 1998, las de 1999 hasta esta fecha y previsiones hasta final de año.

En segundo lugar, en los dos programas que comprende la Dirección General de Arquitectura y Vivienda, el 431.A, se producen algunas variaciones que me gustaría que se aclararan, si puede ser. En el capítulo 1 hay un incremento en las retribuciones de 55 millones de pesetas sobre un presupuesto de 760 millones para el año 2000 frente a los 705 millones de pesetas de 1999, es decir, hay un aumento de un 7 por ciento. En un servicio que está, como usted sabe, en unas condiciones un tanto peculiares porque toda la gestión en materia de vivienda está transferida a las comunidades autónomas, si existe un incremento de dotación de personal hace falta saber a qué se debe ese incremento. No es que sea un incremento importante, pero es un 7 por ciento sobre los presupuestos que ustedes tenían consignados en 1999.

En el capítulo 7, transferencias de capital, de los 101.000 millones de pesetas de 1999 se pasa a los 98.000 millones de pesetas para el año 2000 y, sin embargo, se incrementa a 53.000 millones de pesetas las transferencias a las comunidades autónomas frente a los 51.000 del año 1999. Nos gustaría que se detallara el estado actual de concesión de estas subvenciones, a ver qué componente tienen esas previsiones que ustedes hacen de reducción de 101.000 a 98.000 millones de pesetas en su conjunto y de incremento de 51.000 a 53.000 millones de pesetas, qué hay hecho hasta este momento en 1999 y qué previsiones hay respecto al año 2000.

Nos gustaría saber también en este programa cuál es el estado de ejecución de los 200 millones de subvenciones concedidas a las corporaciones locales en los presupuestos de 1999 y qué previsión hay hasta final de año, 200 millones que son los que hay para este año próximo. No sé con qué criterios se fijan esas cantidades y a qué se debe que existan siempre las mismas.

En el concepto subsidiación e intereses de préstamos y otros apoyos a viviendas, que está dotado para el presente año con 46.801 millones de pesetas y en el que para el año 2000 se consignan 41.000 millones, es decir, un 12 por ciento menos, nos gustaría saber cuál es el nivel de ejecución de dicho concepto en estos momentos, qué previsiones hay hasta final de año y por qué se produce esa minoración de un 12 por ciento.

En el capítulo 8, activos financieros, en los Presupuestos del Estado de 1999 la cifra era 350 millones de pesetas para la concesión de préstamos al sector público, y en los del año 2000 este concepto y esta cifra desaparecen. ¿A qué se debe esta desaparición? Se trata, si no me ha escuchado bien, de 350 millones de pesetas para concesión de préstamos al sector público.

Después, aunque no tiene mucha incidencia económica, es altamente curiosa la manera que ustedes tienen de calcular los gastos corrientes y de ejecutarlos adecuadamente, y veo que, como las cifras son iguales, quiere decirse que lo hacen tan exactamente en estos dos programas, 431.A y 432, que siendo la misma cifra los dos años en los dos programas, aunque es escasa, resulta que ustedes la perfilan de tal manera que no hay ninguna variación. Me gustaría saber si eso es cierto, únicamente por un prurito que tengo de

conocer hasta qué punto la Administración pública es capaz de perfilar de tal forma nueve millones y pico de pesetas que tiene para sus gastos corrientes que se gaste un año lo mismo que el otro. ¿Qué se ha hecho hasta ahora con cargo a esos programas y qué es lo que está previsto hacer hasta el día 31 de diciembre?

En el capítulo 6, inversiones reales, el programa 432.A, de ordenación y fomento de la edificación, se contempla que en inversiones de reposición, en infraestructura y bienes destinados al uso general se destinan, para el año 2000, 4.118 millones de pesetas, es decir, 630 millones de pesetas más que para el año 1999. A nosotros no nos preocupa que se invierta, pero nos gustaría saber por qué se invierte, por qué se gastan 630 millones de pesetas más, cuál es el estado actual de ejecución de esa partida correspondiente a 1999 y qué previsiones hay respecto a su cumplimiento a 31 de diciembre de 1999.

Referente al plan de vivienda, por el que el otro día tuvimos un pequeño enfrentamiento con el señor ministro sobre su ejecución y cumplimiento, indudablemente la construcción en España está pasando por un momento boyante, no lo discuto. Lo que sucede es que ese momento boyante afecta al 50 por ciento de la población. Porque hay muchos que pueden acceder a ese tipo de viviendas a los precios que están actualmente en vivienda libre, porque la sometida a cualquier nivel de protección es muy escasa y hay otros colectivos muy importantes que no pueden acceder. En el plan de viviendas 1998-2001, según los datos que nosotros tenemos —y me gustaría que usted los corroborara—, nos encontramos con que el grado de cumplimiento es de un 15,8 por ciento en junio de 1999, es decir, se han construido 16.201 viviendas de las 142.000 previstas. Aquí vemos que la cifra es ciertamente exigua y nos gustaría, por tanto, saber qué desarrollo ha tenido este programa hasta este momento, si esas cifras son ciertas o no, si a esa fecha había ese grado de cumplimiento y, pormenorizando un poco más, nos gustaría saber cuántas viviendas sujetas a la financiación cualificada se han iniciado o finalizado este año 1999 y cuál es la previsión hasta final de año.

Nos gustaría conocer también cuántas viviendas de promoción pública, comprendidas en la fórmula de cofinanciación, se han iniciado o finalizado desglosando los datos por comunidades autónomas —si esto es posible, señor subsecretario— y qué previsiones hay hasta el 31 de diciembre de 1999. ¿Cuántos municipios se han declarado singulares, esa denominación que viene en desarrollo del artículo 9 del Real Decreto 1186/1998, de 11 de junio? ¿Cuántas viviendas de todas ellas han sido destinadas a alquiler? ¿Cuántas se han iniciado y se han finalizado este año? ¿Cuántas y qué actuaciones de rehabilitación con financiación cualificada se han llevado a cabo en 1999 y qué previsiones hay a 31 de diciembre del año próximo. Y, finalmente, ¿cuántas actuaciones se han llevado a cabo en materia de suelo?

Le formulo estas preguntas que quizá parezcan demasiado pormenorizadas y concretas, pero indudablemente, cuando se ve el desarrollo del presupuesto y se observa que entre lo realizado y lo presupuestado no sabemos qué es lo ejecutado realmente a lo largo de cada año, y cuando estamos observando que en el plan de vivienda se están planteando unas cifras que no coinciden, al menos en cuanto a las

respuestas del señor ministro, con las que parece que existen, creo que este es el momento para plantear en los presupuestos cualquier enmienda tendente a modificar, si es posible, el contenido de los mismos en función de datos más reales. Por ello, creo que ahora es el momento fundamental para conocer estos datos y así tener una visión exacta de cuál la situación actual de la vivienda en España.

El señor **PRESIDENTE**: Ha solicitado también la comparecencia el Grupo Parlamentario Popular y, en su representación, tiene la palabra don Luis Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: En primer término, quiero dar la bienvenida, como es de obligada cortesía, al señor subsecretario. En segundo término, señor presidente, quiero explicar la razón fundamental de la petición por parte de mi grupo de la comparecencia del subsecretario de Fomento.

No se trata tanto de formular una serie de preguntas al detalle, al pormenor, sino, desde la preocupación de mi grupo, de comprobar la continuidad de una política desde el presupuesto, que es la expresión de esta política en lo que concierne al conjunto del ministerio y, en concreto, y en correlación con la intervención del señor Morlán, la continuidad de una política de vivienda. Lo que le preocupa a mi grupo no es tal o cual cifra, tal nivel de ejecución o tal otro, sino que estamos en una velocidad de crucero y que estamos continuando una línea política iniciada por el Gobierno Aznar desde marzo de 1996. En este contexto es importante que el subsecretario responda a las preguntas que se le han formulado sobre el grado de ejecución del presupuesto, naturalmente también en mi repertorio de preguntas figuran cuestiones relativas al grado de ejecución del conjunto del presupuesto en el entendimiento de que una regla de oro del Ministerio de Fomento es gastarse los recursos que las Cámaras legislativas asignan al Gobierno para las funciones que el ministerio tiene. Pero después de gastárselo tiene que gastárselo bien. Y en esa línea estamos seguros de que el Ministerio de Fomento tiene un grado de ejecución, pero naturalmente aquí me remito, en cuanto al dato, a la respuesta que dé el señor subsecretario.

Interesa también a mi grupo esa pregunta concreta y puntual del crédito extraordinario de 62.000 millones de pesetas, cuál es su contenido, cuál es su alcance, cuál es su objetivo y cuál es su propósito. En ese contexto, como soy consciente de que cuando se produjo el paso de un gobierno a otro, allá por mayo o junio de 1996, existía un conjunto de compromisos contraídos por gobiernos anteriores, quiero saber en qué medida esos compromisos contraídos, esas facturas en el cajón —en términos coloquiales—, en qué medida se han ido amortizando y liquidando y ya no son problemas. En concreto, en la Dirección General de Carreteras, en aquel entonces, había no menos de 200.000 millones de pesetas de compromisos contraídos o sin crédito presupuestario o con crédito presupuestario insuficiente. Quisiera saber en qué medida esa situación se ha saltado, porque sólo desde la ejemplaridad en la manera de ejecutar el presupuesto se puede ejercer la crítica, bien que benévola y suave —y en este punto declaro mi sorpresa ante la actitud del señor Caldera, que le agradezco—, sólo desde esa línea, repito, se puede ejercer seriamente la crítica.

El señor **PRESIDENTE**: No lo tiene, señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Señor presidente, no se alarme, no voy a meterme en esos jardines, pero sí creo que es bueno tomar conciencia de unas situaciones y otras para hacer las valoraciones correlativas que correspondan.

En lo que concierne a la política de vivienda en particular, me interesa, como he dicho al principio, estar seguro de que estamos en una continuidad de la política. Y en este orden de cosas me gustaría, por supuesto, que el señor subsecretario aclarara las preguntas que ha formulado el señor Morlán, pero, desde mi punto de vista, no tanto en lo que tienen de detalle o pormenor, sino en lo que tiene de valoración de conjunto. En ese sentido quisiera estar seguro de que estamos en el buen camino, en la dotación para vivienda que figura en los Presupuestos Generales del Estado para el Ministerio de Fomento. Mi impresión y mis datos son que nos movemos en el nivel de los 110.000 millones de pesetas, en números redondos, para la política de vivienda en los dos programas en los que se concreta esta política y, consiguientemente, que nos movemos en un nivel perfectamente comparable con el de años anteriores, lo cual, en términos relativos, si se tiene en cuenta que la partida fundamental es la subsidiación de interés, los tipos de interés se han reducido, y concretamente el tipo de interés con las entidades financieras está en el tres ochenta y tantos por ciento, quiere decirse que en términos relativos se han aumentado las consignaciones.

Quisiera también que el señor subsecretario nos dijera algo de una parte de la política de vivienda que no concierne directamente al Ministerio de Fomento, pero que expresa la política de vivienda de los gobiernos de José María Aznar, y me refiero a los gastos fiscales de vivienda. En el debate de la interpelación que defendió el señor Morlán y que tuvo lugar hace pocos días, quiero recordar que el señor ministro aludió a que los gastos fiscales de vivienda para el año 2000 se situaban en el entorno de los 600.000 ó 700.000 millones de pesetas y esta cifra es muy importante porque expresa, igualmente, la dotación específica en el Ministerio de Fomento y la política de vivienda de los gobiernos de José María Aznar.

Finalmente, en esta misma línea de preocupación por la continuidad, nos gustaría que el señor subsecretario nos facilitara los datos sobre cómo se ha movido la accesibilidad de la vivienda, es decir, cuál es el porcentaje —hay publicaciones del Ministerio de Fomento al respecto— que representa sobre la renta familiar disponible y el esfuerzo que tiene que hacer una familia para acceder a una vivienda en el esquema del plan de vivienda actual. Y, ante todo, naturalmente, en la misma línea que el señor Morlán, quisiera conocer cuál es el grado de ejecución del Plan de vivienda durante el año en curso en la fecha más próxima que tenga a su disposición el señor subsecretario. El ministro, en el debate de la interpelación referida, puso en evidencia cómo el grado de ejecución de un plan de vivienda no se puede apreciar en función de la cifra del último año, sino del conjunto del plan, y en este contexto dio unos datos que yo creo que demostraban muy claramente que con cualquiera de los criterios que se quiera utilizar, el grado de ejecución del Plan de vivienda en su conjunto es más que aceptable, tanto si es el criterio de la comparación de los objetivos iniciales con

los que se han cumplido, como si es el crédito presupuestario ejecutado, como si es el de viviendas terminadas. Insisto en que nuestra preocupación no es tanto el dato A o el B cuanto la apreciación de la continuidad de una política.

Esto es todo, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a las distintas cuestiones planteadas por los grupos solicitantes de la comparecencia, tiene ahora la palabra el señor subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Calvo-Sotelo Ibáñez-Martín): En primer lugar, y contestando a las preguntas de don Jesús Caldera sobre el grado de ejecución presupuestaria, las cifras que tenemos en el ministerio al 30 de septiembre por capítulos son las siguientes: en términos de obligaciones reconocidas tenemos en el capítulo 1 una ejecución del 62 por ciento; en el capítulo 2, 51 por ciento; en el capítulo 3, 51 por ciento; en el capítulo 4, 70 por ciento; capítulo 6, 37,7 por ciento; capítulo 7, 38,27 por ciento; capítulo 8, 55 por ciento; capítulo 9, 27 por ciento. El total de ejecución en términos de obligaciones reconocidas es al 30 de septiembre del 47,47 por ciento. ¿Qué valoración se hace sobre este grado de ejecución? Si comparamos con el año pasado, el año pasado a estas fechas, 30 de septiembre, el grado de ejecución general era, efectivamente, más alto, de un 54,77 por ciento. Hay una diferencia importante en las transferencias a Renfe. Como sabe el señor diputado, está a punto de firmarse el nuevo contrato programa con Renfe, y mientras no se llegue a esa firma, que se producirá en las próximas semanas, no se liberan una serie de pagos importantes que vendrán inmediatamente después de la firma y que, por tanto, incrementarán de manera notable la ejecución.

El capítulo siempre más delicado en términos de ejecución es el 6, en el que nos encontramos este año con unas obligaciones reconocidas del 37,7 por ciento y el año pasado, hacia el 30 de septiembre, eran del 38,83, es decir, una cifra muy similar. El Ministerio de Fomento marcó el año pasado un máximo histórico de ejecución presupuestaria desde antes del año 1995. El año pasado, al final la ejecución total del presupuesto fue del 95,7 por ciento, y en el capítulo 6 la ejecución fue del 93,2. No tenemos ninguna razón para pensar que este año la ejecución no vaya a terminar en una cifra similar, por lo que no tenemos ninguna preocupación de que haya un año malo de ejecución. Las cifras a 30 de septiembre son similares, el ritmo es el adecuado y, por tanto, esperamos terminar bien, aunque no digo que batiendo el récord del año 1998. Si repasamos las cifras, en el año 1997 la ejecución del capítulo 6 fue al final del 91,5; en 1996, del 86,4; en 1995, del 87 por ciento; el año pasado fue el 93,2, y esperamos estar en el entorno de esa cifra, ya que en años anteriores las cifras han estado siempre en el entorno del 80-90 por ciento. Esto en lo que respecta a la pregunta sobre el grado de ejecución presupuestaria y previsiones para fin de año.

Sobre las modificaciones de crédito que se han hecho en la sección del ministerio, las modificaciones presupuestarias tramitadas hasta hoy no extraordinarias ascienden a 22.000 millones de pesetas, que incluyen un crédito para liquidar subvenciones de tráfico aéreo con Canarias y Baleares. En tramitación están en estos momentos créditos

extraordinarios por otros 10.000 millones de pesetas, que irán destinados en su mayoría a carreteras, por unos 8.000 millones de pesetas, y a infraestructura ferroviaria por 2.000 millones de pesetas. También se ha tramitado un crédito extraordinario por casi otros 20.000 millones de pesetas para la liquidación del contrato del Estado con la compañía Trasmediterránea. Y estas son hasta este momento las modificaciones presupuestarias más importantes del Ministerio de Fomento.

En cuanto a las preguntas del señor Morlán, hay varias de mucho detalle que contestaremos sobre las actas de esta reunión por escrito a la mayor brevedad. Me referiré a las que ahora mismo pueda contestar. Siguiendo con la ejecución presupuestaria, cuestión en la que estábamos con la anterior pregunta, diría, en relación con la ejecución del presupuesto de los distintos programas, que en el programa 431.A, de promoción, rehabilitación y acceso a la vivienda, también a 30 de septiembre, la cifra en obligaciones reconocidas es del 69,26 por ciento. El año pasado esta cifra, a la misma fecha, era también del orden del 69 por ciento. En el programa 432.A, de ordenación y fomento de la edificación, la cifra en obligaciones es del 36,68 por ciento, superior a la correspondiente del mismo capítulo en el año pasado.

En el presupuesto del año que viene que se presenta se hace referencia a que, efectivamente, el crédito de subvención sube, el de subsidiación baja, y el de la suma de estas dos grandes partidas también disminuye de 101.000 a 98.000 millones de pesetas. El descenso es ligero; hay que tener en cuenta que nos encontramos en un entorno de tipos de interés muy bajos y que están ya aplicándose en estos últimos años los mecanismos de revisión de los tipos de interés de los distintos planes de vivienda, y estos mecanismos están produciendo un acusado descenso en las partidas destinadas a financiar los planes de vivienda vivos en estos momentos.

En cualquier caso, hay que señalar que se produce una minoración en la subsidiación porque existe una menor necesidad y, sin embargo, hay que tener en cuenta que la cifra general que se destina a la política de vivienda sigue manteniéndose en un entorno sustancialmente estable del orden de los 110.000 millones de pesetas, a los que habría que sumar también las inversiones y las actuaciones de la Sociedad de Desarrollo de Suelo Público, Sepes. Es importante señalar que las subvenciones vuelven a aumentar. El año pasado subieron de una manera muy sustancial y este año vuelve a aumentar el capítulo de subvención. En un entorno en el que los tipos de interés son tan bajos, sobre todo por comparaciones históricas, el compromiso efectivo con una política de vivienda se demuestra incrementando la partida de la subvención más que la de la subsidiación de los tipos de interés. Esta es la explicación de por qué se produce ese ajuste entre las dos partidas, un aumento en las subvenciones, una disminución en la subsidiación, que es un gasto claramente en regresión por el ajuste de los distintos planes de vivienda.

Sobre la ejecución del Plan de vivienda 1998-2001, las últimas cifras que tenemos están agrupadas por comunidades autónomas y arrojan una ejecución del 34,5 por ciento. De ellos, correspondería a Andalucía el 57,2 por ciento; a Aragón el 22,7 por ciento; a Asturias el 15,1 por ciento; a

Baleares el 5,5 por ciento; a Canarias el 40,6; a Cantabria el 22,2; a Castilla y León el 8,9; a Castilla-La Mancha el 33,8; a Cataluña el 20,4; a Extremadura el 46,3; a Galicia el 50,5; a Madrid el 8,5; a Murcia el 29,5; a Rioja el 27,8; a la Comunidad Valenciana el 70,9; a Ceuta el 33,8, y a Melilla el 59,5 por ciento.

La afirmación de que la política de vivienda no llega más que a un 50 por ciento de los ciudadanos creo que se puede contestar, y enlazo con la pregunta que me había formulado el señor Ortiz sobre los datos de accesibilidad de la vivienda, diciendo que esos datos reflejan una evolución del índice de accesibilidad de la vivienda del orden de un 66 por ciento de la renta disponible a principios de los noventa al 30 y pocos por ciento en este año, lo que indica que para todo el conjunto de la sociedad la accesibilidad de vivienda a mejorado de una manera muy importante. Además, se mantienen unos créditos de vivienda sustancialmente estables en un entorno en el que la accesibilidad ha caído tanto, lo que quiere decir que es ahora mucho más fácil que nunca acceder a la vivienda.

Entrando en las preguntas de don Luis Ortiz sobre la continuidad de una política, diré que estos presupuestos revelan la misma, teniendo en cuenta que hay un aumento sustancial de la inversión y una reducción del déficit. Esta es la gran premisa de la que parte la política de austeridad y de rigor presupuestario de este Gobierno, y un año más se produce un aumento importante de la inversión con una reducción del déficit. Conjugado estos dos factores se había considerado muchas veces imposible en este país y un año más se demuestra en estos presupuestos.

Hay que señalar que el presupuesto del Ministerio de Fomento, en particular, tiene un crecimiento total del orden del 2,9 por ciento, en cambio, el aumento en la inversión, en el capítulo 6, es de casi el 10 por ciento. Es en esa reordenación de las partidas donde se demuestra la continuidad de una política y de un esfuerzo presupuestario.

Sobre la ejecución en general ya he comentado cómo en los últimos años la ejecución del Ministerio de Fomento ha sido muy buena y particularmente el año pasado fue la mejor de los últimos diez años. Por tanto, no sólo se está presupuestando, sino que se está ejecutando y se están gastando los recursos. Sin irnos muy al pasado, es cierto que en los años 1996 y 1997 hubo un proceso de ajuste, entre otras cosas, porque hubo un cambio en las prácticas presupuestarias que introdujeron un mayor rigor a la hora de evaluar los compromisos que adquiere la Administración frente a los distintos agentes, y fundamentalmente a las empresas constructoras en su labor de creación de obra pública, que ha hecho que haya habido que hacer en estos años una serie de pagos importantes y que en estos momentos contemos con una cartera de obras muy saneada, con unos procedimientos presupuestarios que nos permiten afirmar que todos los compromisos que adquiere el ministerio están debidamente contabilizados y existe la oportuna retención de crédito. Incluso ha habido modificaciones en la práctica presupuestaria, como es la de hacer una reserva del 10 por ciento a efectos de cubrir una posible liquidación de la obra a su término, lo que nos da también una mayor confianza en el futuro en el sentido de que posibles deslizamientos, que siempre se pueden producir en las obras, van a tener su oportuna cobertura presupuestaria.

La valoración de conjunto que pedía el señor Ortiz sobre el crédito, en especial en vivienda, creo que ya lo hemos realizado. Se trata de un crédito sustancialmente parecido a los de los últimos años, que hay que tener en cuenta que se produce dentro de un entorno en el que los costes que tiene que asumir el Estado por planes antiguos de vivienda van disminuyendo por las revisiones de los tipos de interés aplicables y que, por tanto, se traduce en una mayor ayuda efectiva. No hay que olvidar —como ha señalado el diputado señor Ortiz— que no sólo hay que tener en cuenta este presupuesto del Ministerio de Fomento, sino los gastos fiscales que se producen también en el área de la vivienda, que para el año 2000 ascienden a unos 800.000 millones de pesetas, que es una cifra muy importante.

Salvo las preguntas de carácter más concreto sobre programas muy específicos, que mandaríamos la contestación por escrito, esta ha sido la respuesta a las grandes cuestiones que se me habían planteado.

El señor **PRESIDENTE**: Para turno de réplica, tiene la palabra don Jesús Caldera.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Interengo con brevedad, agradeciendo la información que nos ha dado el señor subsecretario. Le recuerdo que a la hora de hacer valoraciones positivas hay que contrapesarlas con las negativas. La inversión pública, lamentablemente, en estos años ha caído de una forma extraordinaria. Y si la comparamos con los años 1997 y 1998 en términos reales ha caído casi un 40 por ciento. Por tanto, cualquier incremento en los ejercicios de los años 1999 y 2000 parece extraordinario, pero si tomamos los créditos de inversión del capítulo 6 del Ministerio de Fomento o los globales del Estado o el esfuerzo global del sector público estatal en inversiones, estamos todavía muy por debajo de lo que se invertía en el año 1995. Por supuesto, si tomamos como referencia los años desde 1990 a 1995, en términos de producto interior bruto, representa un punto y medio por debajo, y no lo digo yo, lo dice la Caixa y le puedo enviar el informe de junio del año 1999.

En todo caso, en línea con lo que decía el señor Ortiz, ahora veremos si gastan bien, pero lo cierto es que no gastan. Que en el capítulo 6, a 30 de septiembre, tengamos sólo en obligaciones reconocidas el 37 por ciento del total de presupuesto me parece una cifra muy insuficiente. Por cierto, las previsiones del propio ministerio hablan de que a final de año, en el mejor de los casos si se cumplen, en pagos se habrán realizado el 82 por ciento del conjunto de los créditos del Ministerio. Y si hiciéramos una discriminación entre los diversos capítulos, seguramente en el 6, inversiones reales, esta cantidad sería menor. Por tanto, se gasta poco. Es una manera de presupuestar que permite comprometer mucho aparentemente, pero a la hora de la ejecución de la obra física, de la obra pública, se sufren notabilísimos retrasos en infraestructuras indispensables para la competitividad de nuestros territorios. En todo caso, la crítica es esa, que se gasta poco.

Voy a comentar brevemente la explicación que nos ha dado acerca de las modificaciones de crédito. Tengo que decir una cosa, señor subsecretario. Si he escuchado bien, de los 60.000 millones, 22.000 millones se dedican a la

subvención del transporte aéreo, y me parece una cifra alejadísima de las previsiones iniciales. En el año 1999 esta función tenía 21.500 millones de presupuesto y el año 2000, 24.000 millones. Si se ha precisado un crédito extraordinario por importe de casi 22.000 millones de pesetas, como nos ha dicho, o presupuestan fatal o ha ocurrido algo que se nos tiene que explicar, porque es una desviación del cien por cien, que me llama muchísimo la atención, y veo que para obra, para gastos de inversión en carreteras, hay presupuestado muy poco dinero, de los 60.000 millones, solamente unos 8.000 millones.

Como decía el señor Ortiz, hay que gastar bien. Pues ya vemos lo bien que gasta y lo bien que gestiona Trasmediterránea: 20.000 millones de crédito extraordinario. Mañana tendremos oportunidad de hablar de la gestión de Trasmediterránea con el señor secretario de Estado; tendremos oportunidad de hablar de los cajones, de los actuales no de los de los años 1994 ó 1995, porque, que yo sepa, estamos hablando del presupuesto del año 2000, no del de 1995, que ya ha pasado. Me parece una muy mala gestión si hay que dotar un crédito de 20.000 millones para Trasmediterránea. En todo caso, me alegro de que usted nos haya dado este dato, porque mañana profundizaremos en la gestión de dicha compañía.

El señor **PRESIDENTE**: Para el mismo turno, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **MORLÁN GRACIA**: Señor subsecretario, me gustaría ir concretando alguno de los temas que quisiera aclarar, porque creo que en mi intervención anterior no han quedado muy perfilados.

Lo que quiero es que usted nos mande información sobre el seguimiento de los objetivos indicadores que figuran en el presupuesto. Me estoy refiriendo a construcción de vivienda, para la que se hablaba de un objetivo de inversión anual de 1.794 millones de pesetas en 1998, 2.300 millones en 1999 y 1.800 en el 2000. Me gustaría que nos desglosara qué sucede con esa cifra de los 2.300 millones de 1999 y qué previsiones hay para el 31 de diciembre. Lo mismo digo para rehabilitación de viviendas, que es el tercero de los apartados. De idéntica manera, convenios con entidades de crédito y subvenciones para promoción, adquisición y rehabilitación de viviendas a comunidades autónomas, con los indicadores a los que hace referencia el propio cuadro. De igual forma, subsidiación de tipos de interés, con la misma división que hace dicho cuadro, y convenios específicos de rehabilitación de patrimonio transferido. Creo que son convenios en los que las comunidades autónomas tienen mucho que ver, y veremos a ver cuál es el nivel de colaboración y de conveniación que existe entre Administración central y comunidades autónomas y su nivel de ejecución.

La cifra que usted nos ha dado del 34,5 por ciento de ejecución del plan, me imagino que será a fecha 30 de septiembre, porque o no lo ha dicho usted o no lo he oído yo. Si esa es la fecha, supone que este plan, al paso que va, a 30 de diciembre va a estar ejecutado en un 60 por ciento aproximadamente. Si esos datos son los que resultan de esta derivada, la verdad es que son preocupantes, porque

por mucho que usted me diga que el nivel de accesibilidad es importante, lo que está claro es que no es destacado para muchos ciudadanos y ciudadanas de este país. Si es un plan de estas características, cuyas condiciones, según sus criterios, posibilitan que haya muchos ciudadanos y ciudadanas que accedan a este tipo de viviendas protegidas, algún problema debe de haber para que, a 30 de septiembre, esté cumplido únicamente el 34,5 por ciento del plan. Yo le he dado unas cifras, y colijo que va a ser sobre un 60 por ciento su cumplimiento en función de esos datos.

Ustedes decían que a día 30 de junio de 1999 había un 15,8 de cumplimiento, que sobre 142.939 viviendas había 16.201, y que sobre 780.000 millones de pesetas se habían gastado 122.858 millones. A nuestro grupo le preocupa que las cosas estén de esta manera, porque, indudablemente, la imagen que se ofrece a los ciudadanos respecto al funcionamiento de la vivienda en España es muy distinta de los resultados de un plan de vivienda que afecta a capas sociales muy concretas, a estamentos sociales que no tienen posibilidades de acceder a vivienda y, además, ni promueve el alquiler, ni promueve las viviendas para jóvenes, ni promueve ningún tipo de viviendas para sectores con escasos recursos económicos, ni promueve la rehabilitación. Creo que esos niveles de ejecución de un plan deberían hacerles reconsiderar cuál es su política de vivienda y cuál es su política de financiación, a la que ha hecho referencia antes el señor Ortiz, porque lo que sí está claro es que con lo que están haciendo y con lo que está previsto que se haga en los presupuestos del año 2000, el año próximo va a haber muy pocas variables respecto al contenido de lo ejecutado hasta ahora.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Intervendré con la máxima brevedad.

Quiero dar las gracias al señor subsecretario, fundamentalmente por comprobar lo que preocupaba a mi grupo, más que el dato aislado A o B, que era la continuidad de una política. Efectivamente, he comprobado que tanto la dotación en favor de la vivienda en los Presupuestos Generales del Estado, en el Ministerio de Fomento y fuera del mismo, en términos de gastos fiscales, como la flexibilidad de la vivienda, como el grado de ejecución del plan, garantizan la continuidad de esa política.

En lo que concierne al conjunto de los presupuestos, hago idéntica verificación. Comprendo que el señor Caldera, como cuando yo estaba en la oposición, tiene la obligación institucional de ser escéptico, y me parece que cumple divinamente con su obligación. Pero creo que la respuesta que ha dado el subsecretario, capítulo a capítulo, del grado de ejecución de los presupuestos y la reflexión fundamental de que las cifras no son distintas a las del año anterior, que fue el récord de ejecución presupuestaria, garantizan que al final del año 1999 vamos a estar en una situación análoga.

Por lo que respecta a la inversión del sector público, quiero hacer dos reflexiones. La primera, que el crecimiento de la inversión en infraestructuras de un 10 por ciento para los presupuestos del año 2000 es una garantía más que suficiente de que el nivel de inversión es idóneo. Siempre

sería bueno mayor cantidad de inversión, qué duda cabe, pero hay que recordar que no fue el Gobierno del Partido Popular el primero que inició la utilización de las cifras del capítulo 6 en materia de infraestructuras como instrumento de ajuste presupuestario. Esa técnica se empezó a desarrollar allá por los años 1994 y 1995, y se hizo un uso bastante distinto del que se viene haciendo, particularmente, en los dos últimos Presupuestos Generales del Estado en materia de infraestructuras. Insisto, el simple dato del cumplimiento de la llamada regla de oro presupuestaria expresa en qué medida los gobiernos de Aznar han sido capaces de armonizar la contención del déficit público y la continuidad de las inversiones. Que por segundo año el montante del déficit sea menor en cifras absolutas —o en términos de porcentajes de PIB, que es igual— que las dotaciones a la inversión, manifiesta en qué medida se está en una excelente práctica presupuestaria, que tiene efectos mucho más importantes que llegan hasta el euro, la convergencia real, etcétera, y que desbordan la pura contemplación del dato absoluto de la cifra de inversiones.

En lo que concierne a política de vivienda, insisto al señor Morlán que relea la respuesta del Ministro de Fomento en la interpelación de hace una semana, y vea como el grado de cumplimiento del plan en su conjunto, que es lo que hay que valorar con cualquiera de los tres criterios que se puedan utilizar, es más que suficiente.

Señor subsecretario, yo me congratulo de que efectivamente se esté registrando una mutación en la asignación de los créditos del Ministerio, en el sentido de que se reduce la subsidiación de intereses y se incrementa la subvención. Creo que esta es la expresión de una buena política, en una etapa en que los tipos de interés en el mercado son más bajos que lo que eran hace años, subsidiados por el Ministerio de Fomento, y de cara al futuro es previsible que se vaya a una línea de más subvenciones y menos subsidiación de intereses, porque sencillamente es menos requerido por el acceso al crédito en el mercado de capitales.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar esta primera comparecencia, tiene la palabra el señor subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Calvo-Sotelo Ibáñez-Martín): Muy brevemente. Tiene razón el señor Caldera en cuanto a presentar las cifras de inversión. Efectivamente hubo un ajuste de las mismas en los años 1996 y 1997, pero creo que el hecho muy relevante en 1998 y en 1999 y lo que se presenta para el 2000 del crecimiento espectacular de la cifra de inversión hay que considerarlo. En los años noventa hubo una inversión decreciente con un déficit creciente. Hacer la jugada inversa tiene más mérito. El crecimiento de la inversión en un entorno de reducción del déficit tiene una dificultad añadida, y yo creo que este Ministerio tiene que sentirse orgulloso, pero la propia magnitud del crecimiento de la inversión también había que tenerla en cuenta. Ya no es solamente la que genera el Ministerio de Fomento directamente a través de su presupuesto o de sus entes públicos; hay que añadir que la política de infraestructuras ahora incluye también una movilización de inversiones privadas y un plan de autopistas muy importante, que va a producir una inversión de una gran magnitud el año que viene. Se ha presentado

por el ministro de Fomento un segundo plan de autopistas. Si sumamos todo eso, la creación de infraestructuras, es una cifra muy espectacular, repito, dentro de un entorno de déficit públicos en regresión.

Sobre ejecución presupuestaria hemos señalado que el año pasado fue récord y no esperamos tener problemas especiales en la ejecución de este año, con lo que alcanzaremos cifras parecidas.

Lamento el error sobre la partida de 22.000 millones de pesetas a la que he hecho referencia, que son aquellas modificaciones presupuestarias de carácter no extraordinario que se han tramitado por el Ministerio de Fomento. Son 22.000 millones de pesetas con un desglose variado, de los cuales la partida más importante, pero no el total, una partida del orden de los 8.000 millones de pesetas, corresponde a subvenciones al transporte marítimo con las islas. Como sabe el diputado señor Caldera, en los últimos años ha habido una política de incremento de las ayudas al transporte muy importante, tanto aéreo como marítimo, que está mejorando las condiciones con que se produce el transporte con las islas. Esa partida, repito, es sólo de 8.000 millones, dentro de los 22.000. Le enviaremos los datos concretos de los 22.000 millones desglosados adecuadamente.

Sobre Trasmediterránea, estamos hablando de la liquidación del contrato del Estado con la compañía. No estamos hablando de un año normal, no estamos hablando de un pago que se pueda imputar a una anualidad, sino del cierre de un contrato ya antiguo por las nuevas condiciones en las que entra la compañía Trasmediterránea. Y es una diferencia importante.

Por último, los comentarios sobre el plan de vivienda. Hay que tener en cuenta, y se ha dicho, que las actuaciones en vivienda no se ciñen a las cifras de ejecución en un momento concreto, sino a la ejecución de un programa de actuaciones muy amplio que incluye otras partidas y una realidad, que es que nunca se habían construido tantas viviendas en España como ahora. Yo creo que esa capacidad de respuesta de la sociedad es una realidad y esa es también la realidad de la vivienda en España.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor subsecretario, por su presencia y por la información que ha facilitado a esta Comisión.

Se suspende la sesión hasta las once, en que está citado el presidente del GIF.

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO GESTOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (GARCÍA GALLEGO), A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 212/002201), DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA (Número de expediente 212/002242), DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/002302) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (Números de expediente 212/002167 y 212/002276).**

El señor **PRESIDENTE**: Comenzamos dando la bienvenida y agradeciendo su presencia en esta Comisión al señor presidente del Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, don Emilio García Gallego. El sistema del debate de la comparecencia es el mismo que el anterior, pero me pide don Emilio García Gallego cinco minutos para hacer un planteamiento general y explicación del presupuesto del ente, que creo que nos puede ayudar incluso para clarificar mejor las distintas intervenciones posteriores.

Tiene la palabra el señor García Gallego.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO GESTOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS** (García Gallego): Buenos días, señores diputados. Señor presidente, el Ente Público Gestor de Infraestructuras, como ustedes saben, nació con el cometido estatutario de construir y administrar las nuevas infraestructuras ferroviarias que expresamente le atribuyera el Gobierno a propuesta del Ministerio de Fomento. Por acuerdo del Consejo de Ministros de 23 de mayo de 1997, se atribuyó a este ente público la construcción y administración de la línea ferroviaria Madrid-Barcelona-frontera francesa. El posterior acuerdo, de 18 de septiembre de 1998, le atribuyó la construcción de la infraestructura del nuevo acceso ferroviario norte-noroeste Madrid-Segovia-Valladolid-Medina del Campo. Recientemente, por acuerdo del Consejo de Ministros del 31 de julio de este año, se atribuye al GIF la construcción y administración de la línea de alta velocidad Córdoba-Málaga, así como la administración, que no estaba concedida en el primer acuerdo, de la línea de alta velocidad norte-noroeste, porque solamente nos habían encargado la construcción en su día, y en julio se produce también el encargo de la administración. Más recientemente, el 24 de septiembre pasado, fue asignada la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Valencia-Murcia.

En cumplimiento de dichos mandatos del Gobierno se han realizado las previsiones presupuestarias, que han quedado plasmadas en el plan de actuaciones, inversiones y financiación, y el presupuesto de explotación y capital del ente público para el próximo ejercicio presupuestario del año 2000. El GIF, en este primer período de su actividad, se centra en la construcción de las líneas asignadas, no teniendo, por tanto, ingresos comerciales hasta que se inicie la explotación de las líneas a medida que estén concluidas.

Para cumplir estos objetivos, en el presupuesto del año 2000 figura una inversión en infraestructura ferroviaria de 237.663 millones de pesetas, sin incluir IVA. El desglose de dicha inversión es el siguiente: Madrid-Barcelona-frontera francesa, 207.463 millones; línea de alta velocidad norte-noroeste, 25.200 millones; línea de alta velocidad Córdoba-Málaga, 3.000 millones, y línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Valencia-Murcia, 2.000 millones. Si incluimos la activación de gastos de infraestructura y otras inversiones en inmovilizado material, la inversión en inmovilizado material totaliza para el 2000 la cantidad de 245.396 millones. Si añadimos la inversión en inmovilizado financiero, constituida básicamente por la partida del IVA soportado a compensar en el futuro, la inversión totalizaría 254.501 millones. Al estar prevista

una disminución de capital circulante de 76.531 millones, el total de aplicaciones a financiar en el año 2000 asciende a 177.970 millones.

Para financiar estos 177.000 millones, aproximadamente, del año 2000 se cuenta con los siguientes orígenes de fondos: aportaciones patrimoniales del Estado, 100.000 millones; ayudas de la Unión Europea, 55.000 millones; desinversiones financieras del propio GIF, 20.000 millones, y recursos generados por las operaciones, fundamentalmente intereses, 2.970 millones. Si analizáramos el origen y aplicación de fondos del cuatrienio 2000/2003, que comprende el presente presupuesto, nos encontraríamos con que las inversiones acumuladas del período 2000/2003 ascienden a un billón 301.350 millones de pesetas, de los que un billón 154.384 millones son la inversión en inmovilizado material y el resto el importe del crédito por IVA soportado a compensar. La disminución cuatrienal del circulante sería de 126.006 millones, lo que totalizaría unas aplicaciones a financiar de un billón 175.344 millones.

Les digo todo esto porque tenemos asegurada la previsión de financiación para estas inversiones del próximo cuatrienio, y más o menos los números son que las previsiones de aportaciones patrimoniales del Estado ascienden a 400.000 millones; ayuda de la Unión Europea, 472.000 millones; financiación ajena a largo, 163.000 millones, y desinversiones financieras, 120.000 millones. El resultado final en balance a 31 de diciembre del año 2003 sería un activo de un billón 470.000 millones, compuesto prácticamente por la inversión en infraestructura y el IVA a compensar.

Ya termino. La estructura de financiación correlativa se compondría fundamentalmente de unos fondos propios de 723.000 millones, unas ayudas de la Unión Europea de 545.000 millones, un endeudamiento a largo de 163.000 millones y una financiación a corto, recibida de los suministradores de la infraestructura, de 38.000 millones. Con esto entendemos que se garantiza suficientemente la viabilidad económica financiera del ente en el período presupuestario que hoy es objeto de análisis y con los encargos que tenemos actualmente del Gobierno.

En cuanto a líneas de actuación futuras, se dirigirán, primero, a afinar las estimaciones del coste de la infraestructura a medida que avancen los proyectos y realizaciones; segundo, a preparar conjuntamente con los Ministerios de Fomento y de Economía y Hacienda la mejor estrategia para la optimización de las ayudas de la Unión Europea, y tercero, a estudiar los potenciales retornos para el ente público por la futura explotación comercial de las líneas que le han sido atribuidas por el Gobierno. Como resultado de ello, y de acuerdo con lo que el Gobierno estime conveniente, se diseñará la correspondiente estructura de financiación con el reparto de fondos propios y endeudamiento a largo que garantice la futura viabilidad del ente.

El señor **PRESIDENTE**: Han solicitado la comparecencia del señor presidente del GIF el Grupo Parlamentario Socialista, el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, el Grupo Parlamentario Popular y el Grupo Parlamentario Mixto. Tiene la palabra, en representación del Grupo Parlamentario Socialista, don Jesús Caldera.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Al final de mi intervención, el señor Torres hará una breve pregunta al señor presidente del GIF.

Me permito requerir del mismo, señor presidente, un debate un poco más allá del estrictamente presupuestario. Usted ha dado pie a ello al hablar de la viabilidad del ente en el futuro, y tengo que decirle algo. Nosotros estamos muy preocupados —sabe que es nuestra denuncia constante— por la falta de planificación con que se aborda el futuro de las más importantes infraestructuras en España. Como no tenemos oportunidad de que esté aquí el Gobierno —pedimos su comparecencia en esta Comisión y no viene—, vamos a aprovechar el debate presupuestario, porque me temo que va a ser la última oportunidad, para hablar también de modelos; del modelo ferroviario, y en especial, del modelo de alta velocidad, que es probablemente el que mayor atención pública atrae y mayor preocupación genera en el territorio español.

Le hago una pregunta. ¿Usted no cree necesario, señor presidente del GIF, un debate parlamentario al respecto? ¿Usted no cree que es necesario, cuando nos estamos embarcando en inversiones billonarias, superiores a los tres billones de pesetas —según dicen ustedes en los periódicos—, un debate parlamentario para que los representantes de la soberanía popular puedan expresar ante el Gobierno sus planteamientos? No lo tenemos, no ha habido ni un solo debate sobre planificación en infraestructuras, y desde luego en la alta velocidad mucho menos, en esta legislatura. Yo creo, señorías, que, igual que se hizo con el Plan director de infraestructuras, esta Cámara debe reivindicar sus funciones, y entre ellas la de este debate.

Yo tengo muchas dudas. La única fuente de información, además de las preguntas parlamentarias que hacemos, que se nos contestan con muy poca claridad, son los debates que ustedes fomentan en los medios de comunicación. Con una semana de diferencia entre ambas, ustedes establecen aquí que fomento invertirá 2,3 billones en siete años en una red AVE y diseñan una red en un periódico; pero en otro, una semana después, la red no tiene nada que ver, es totalmente distinta.

El problema de la variante norte —y ahora hablaremos de él— también es objeto continuado de debates en los medios de comunicación, pero esta Cámara lo ignora todo, señor presidente del GIF. Luego profundizaré en estos planteamientos.

Me gustaría que nos explicase la ejecución presupuestaria desde el año 1999 hasta ahora: qué es lo que se han gastado ustedes, en qué han invertido y qué previsiones tenemos hasta que finalice el ejercicio y si son creíbles los presupuestos que ustedes presentan para el año 2000, cuánto van a gastar de verdad. ¿Por qué se lo digo? Pues porque el AVE Madrid-Barcelona tiene un calendario previsto de difícil cumplimiento en mi opinión, por modificaciones hechas en los accesos a las ciudades y muy en especial en Barcelona, porque el AVE Barcelona-frontera francesa está parado y porque con respecto a otras líneas hay mucho debate, mucha propaganda, mucho ofrecimiento, pero luego hay que ver los documentos que ustedes nos envían, que fíjese usted qué amplitud de información nos dan, una simple hoja donde se explican las inversiones del año que viene. Por cierto, aquí no figura para nada el AVE Madrid-

Castilla La Mancha-Valencia y yo supongo que estará en una cantidad, 9.733 millones, que pone no regionalizable, pero yo creo que se puede regionalizar perfectamente, igual que ustedes hacen con el resto de las inversiones. A la variante norte ustedes destinan regionalizadamente 18.000 millones y ahora ha hablado de 25.000 millones y supongo que también esta cantidad estará en esta partida no regionalizable. ¿Tanto les cuesta a ustedes especificar un poquito más, un folio y medio cuáles van a ser de verdad las inversiones del próximo ejercicio?

Vamos a la variante norte. Lo de la variante norte, señor presidente del GIF, sí que está suscitando una gravísima preocupación a todos los ciudadanos interesados en esa infraestructura. Resulta, como usted sabe muy bien, que la variante norte ha sido objeto de unas peripecias que desde luego nosotros hemos venido calificando en el debate parlamentario siempre que se nos ha dejado como muy preocupantes. El año pasado el «Boletín Oficial del Estado» publicó la resolución del GIF anunciando un concurso de proyecto y obra por el procedimiento restringido del tramo Soto del Real-Segovia de la variante norte. ¿Sabe usted por qué hicieron ese concurso? Porque el 25 de mayo del año pasado el Ministerio de Fomento suspendió la tramitación del estudio informativo anterior realizado por los propios servicios del Ministerio; es decir, hubo un trabajo que en un momento determinado se abandonó y se inicia un nuevo trabajo, que es un concurso restringido con una serie de soluciones básicas, cuatro: una posible por la Peñota, pasando por Segovia; una segunda, que es la solución preferida por la Comunidad de Madrid, con un túnel entre Soto del Real y La Granja, de 25 a 30 kilómetros; una tercera alternativa de mejora de la anterior, con un túnel similar, pero más al oeste y una cuarta solución, Villalba, con un túnel que no es del que ahora habla el señor ministro, accediendo a Segovia por el corredor ferroviario actual. Ayer, señor presidente, nos enteramos que el ministro tiene otra alternativa o que está valorando la posibilidad de otra alternativa: un túnel por debajo del Pardo, que no está en ninguna de estas cuatro soluciones que se están discutiendo hace un año, después de haber suspendido un estudio informativo anterior. Hay que ver qué ojo le han echado ustedes a la variante norte, el que no se construya con el frotar de manos del Ministerio de Hacienda. ¿Cuánto va a costar la variante norte? ¿Es verdad que va a costar 300.000 millones? ¿Es verdad que ustedes ante esa alternativa parece que ya no quieren aquel túnel y tienen otras dos alternativas nuevas: un posible túnel por Soto del Real, más barato, o este último del Pardo? Que se nos explique con total claridad, porque no pretenderá usted decirme que tienen presupuesto para la variante norte-noroeste. Tienen presupuesto entre Valladolid y Segovia, ¿pero sirve de algo? ¿Sirve de algo invertir 18.000 millones entre Valladolid y Segovia si no vamos a solucionar la salida natural, que es la de Madrid, mediante el túnel de Guadarrama? Yo le pido que nos lo aclare, porque desde luego, señor presidente del GIF, lo que veo aquí es muy poco interés y un desastre organizativo. Veo que la situación es tan confusa que parece elegida a propósito para impedir que algún día podamos tener esta infraestructura tan importante.

¿Qué pasa con el AVE Madrid-Castilla La Mancha-Valencia? Ustedes han venido cediendo una parte de la ini-

ciativa a las comunidades autónomas. Fíjese que estudian trazados al mismo nivel que los estudia el Ministerio de Fomento, pero sin un procedimiento para resolver los posibles conflictos de intereses, planificando por adición. Todo se va adicionando. Usted ha hablado de que la viabilidad financiera del ente y las encomiendas que le ha hecho el Gobierno no tienen ningún problema en el futuro y yo le digo que usted es mago, porque a estas alturas no sabemos lo que va a costar el AVE Madrid-Castilla La Mancha-Valencia. Se habla de 400.000 a 800.000 millones. No sabemos lo que va a costar la variante norte, se hablaba de 150.000 millones en el concurso original y ya van por los 300.000 sólo en la salida de Madrid. ¿Se va a poder financiar todo? Nosotros queremos realidades y hasta ahora la única que hemos visto, por supuesto necesaria, es la de la línea Madrid-Barcelona-frontera francesa. Le voy a hacer otra pregunta: ¿Usted considera equilibradas las inversiones el año 2000 en la red de alta velocidad? Usted lo ha dicho ¿De 230.000 millones de inversión que prevé su organismo, 207.000 van a una sola infraestructura? ¿Eso es equilibrio inversor? Y no me diga que es porque no han madurado suficientemente los proyectos de otras líneas de alta velocidad, porque no han madurado por su desidia, por la desidia de su Gobierno, no han madurado por los continuos errores y por los continuos cambios, como está ocurriendo con la variante norte, sin duda en estos momentos la infraestructura más necesaria después del AVE Madrid-Barcelona-frontera francesa.

Quiero saber qué modelo ferroviario defienden ustedes, porque, efectivamente, le han ido encomendando una serie de iniciativas de redes de alta velocidad, de trayectos de alta velocidad, pero ustedes quisieron dividir la red. Usted sabe que el GIF presentó una propuesta, con la oposición de Renfe y de todos los partidos de oposición parlamentaria, para intentar dualizar la red alta velocidad-red convencional. Pidieron al Consejo de Ministros, además del AVE Madrid-Barcelona-frontera francesa, el AVE Madrid-Sevilla y en estos momentos no sabemos qué va a ocurrir, porque no hay contrato-programa, a pesar de que esta mañana el subsecretario ha dicho aquí que parece ser se va a firmar en pocos días. Esto se viene diciendo desde el mes de mayo del año 1999, pero estamos en octubre y no sabemos absolutamente nada de ello. Desde luego, esto para nosotros es un anuncio de que todas estas operaciones propagandísticas se van a quedar en eso, en operaciones propagandísticas, porque a la hora de la verdad no se reflejan en el presupuesto.

Acabo con un análisis más pormenorizado del balance y de la cuenta de explotación del GIF. Ustedes han recibido en los tres últimos años 307.000 millones de capital y 72.000 de subvenciones, de acuerdo con los datos que ustedes nos suministran. Los fondos recibidos se han destinado a inversiones materiales por un importe de 164.000 millones y el resto, y atención, señorías, porque esto sí que es demostrar de verdad una gestión eficaz, como decía el señor Ortiz esta mañana en la primera intervención, 210.000 millones de pesetas, se han mantenido en forma de inmovilizaciones financieras a medio y largo plazo o en la tesorería, es decir, dinero parado. Como no necesita la red ferroviaria española inversiones, el GIF se permite el lujo de tener 210.000 millones parados en inmovilizaciones financieras o en tesorería.

¿Qué significa esto? Que hay una clarísima desproporción, que se acentúa aún más en el ejercicio 2000, entre los fondos aportados por el Estado y la Unión Europea y las inversiones en infraestructuras ferroviarias realizadas por el GIF. Fíjese usted, los resultados positivos obtenidos por el GIF en este período, 11.500 millones, son producto de los ingresos financieros obtenidos por la colocación de los elevados saldos de tesorería disponibles.

Para que nos entendamos en román paladino, el Estado emite deuda pública para financiar aportaciones a través del capítulo 8 a diversos entes, entre ellos el GIF, 100.000 millones cada año; el GIF no se los gasta y, para no tenerlos parados, como por ley es obligatorio que así lo haga, compra esa deuda pública que ha emitido el Estado y con esa deuda pública, con esos inmovilizados, con esas cuentas de tesorería ustedes obtienen unos rendimientos financieros, unos intereses, unas ganancias de 11.500 millones de pesetas. ¿Sabe usted cuánto es en los presupuestos del año 2000 todo lo que se destina a supresión de pasos a nivel y a renovación de vías? Menos que esta cantidad que ustedes graciosamente han obtenido por colocación del inmovilizado financiero. Por tanto, su gestión presenta además unos resultados bien diferentes a las previsiones. Por ejemplo, el grado de ejecución de inversiones no ha llegado en ninguno de los ejercicios al 70 por ciento. ¿Va a llegar en el ejercicio del 2000?

En el ejercicio del 2000, y acabo, tienen ustedes previsto realizar inversiones por un importe aproximado de 240.000 millones de pesetas. Si ustedes llegaran a cumplir esa previsión de inversión en el año 2000, ¿sabe cuánto dinero continuarán manteniendo en inmovilizado financiero a final del ejercicio? Pues 180.000 millones de pesetas. Eso me lleva a decir que el GIF gestiona inadecuadamente los recursos, que no cumple los objetivos de inversión, que mantiene elevados recursos ociosos, mientras hay otras necesidades importantísimas que cubrir en nuestra red ferroviaria que languidecen y van poco a poco cayendo en la obsolescencia.

Ustedes deberían explicarnos, primero, qué son las inversiones en inmovilizado financiero. Le pido que me conteste si no aquí, después por escrito —me debería contestar porque de la información que nos suministran es imposible obtenerlo—, cuál es la política de inversión de estos excedentes de tesorería, por qué crecen tanto los gastos de servicios exteriores en el año 2000, cuál es el desglose de los mismos. Como le dije antes, si el grado de ejecución en años anteriores fue del 70 por ciento aproximadamente, para mí no es creíble que en el año 2000 vayan a invertir un 130 por ciento más que en el año 1999.

Estas son algunas de las cuestiones que le planteo con carácter general. Querría que me contestara sobre el futuro de nuestra red ferroviaria, no especialmente de la alta velocidad, no como hizo en Murcia. En esa tarea de propaganda a la que tan dados son ustedes, tengo aquí dos recortes de un mismo diario, *La Verdad*, de Murcia, uno de 27 de septiembre de 1999 y otro de 28 de septiembre de 1999. En el del 27, usted, presidente del GIF, don Emilio García Gallego, afirmaba que la región se conectará en el 2004 a la línea del AVE Madrid-Valencia. Al día siguiente, el ministro de Fomento anuncia que el tren AVE llegará a Murcia en el año 2006. Ese mismo día, Cuiña también

anunciaba que llegaría a Galicia en el año 2006. Señor Rodríguez, en el 2006 tienen ustedes AVE en Galicia.

Teniendo en cuenta que las obras del AVE Madrid-Barcelona-frontera francesa se inician en el año 1995 y no antes del año 2004 ó 2005 podremos tener la infraestructura —ojalá sea así— del Madrid-Barcelona —veremos qué pasa con Barcelona-frontera francesa—, no creo que se pueda hablar de que el AVE llegará a Murcia en el año 2004, con 2.000 millones que dice que hay el año que viene para esa infraestructura, ó en el 2006, y también a Galicia. ¿Qué pasa con Portugal? ¿Recuerda el anuncio del inefable señor Barrero, candidato a la presidencia de la Junta de Extremadura en las recientes elecciones autonómicas? ¿Sabe qué anuncio hizo una semana antes de las elecciones? Dijo: El AVE con Portugal pasará por Badajoz; me lo ha confesado el presidente del Gobierno y me ha dicho que sea prudente. Si no llega a ser prudente, se pone él a montar las vías, pero en todos estos planes no aparece la conexión con Portugal y tampoco en sus previsiones presupuestarias para el año 2000.

Quiero decir que de la propaganda a la realidad hay un largo trecho. Por favor, explíquenos cómo se van a hacer realidad estas previsiones de futuro, que yo desearía ver realizadas, sin duda alguna. Coincidimos plenamente en su necesidad, pero no vemos más que una vasta operación de propaganda y muy pocas posibilidades de, en un tiempo prudencial, tenerlas hechas, que es lo que necesita el ferrocarril español.

El señor **PRESIDENTE**: Para completar la intervención del señor Caldera, tiene la palabra el señor Torres Sahuquillo.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Brevemente, señor presidente.

Señor García Gallego, nos ha dicho en su intervención que el GIF que usted preside construye las infraestructuras ferroviarias y administra las que le encarga el Gobierno. Así debe ser. El competente para decidir dónde, cuándo y cómo se invierte en infraestructuras ferroviarias en España es el Gobierno. Por tanto, son decisiones del Gobierno las que usted cumple.

Por eso, le voy a hacer la siguiente pregunta. Según el anexo de inversiones reales de su ente, por regiones y provincias, el GIF tiene previsto invertir para el año 2000, en la provincia de Huesca, 15.439 millones de pesetas, en la provincia de Zaragoza, 63.784 millones de pesetas, y en la provincia de Teruel, cero pesetas. Supongo yo que la respuesta a esto es que usted no ha recibido ningún encargo del Gobierno del Partido Popular para que invierta o construya, modernice o revise ninguna infraestructura ferroviaria en la provincia de Teruel. Le hago la pregunta concreta: ¿Ha recibido usted del Gobierno, señor García Gallego, algún encargo de invertir una sola peseta el año que viene en la provincia de Teruel? Si la respuesta fuera afirmativa ¿puede decirme cuánto dinero es y por qué no figura aquí?

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el turno del Grupo Socialista, corresponde ahora intervenir al Grupo Parlamentario de Izquierda Unida y, para ello, tiene la palabra el señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: También quiero dar la bienvenida a don Emilio García Gallego, presidente del GIF.

Tenemos que expresar nuestra preocupación por la política ferroviaria que se ve reflejada en estos presupuestos. Nuestro grupo parlamentario presentó en el mes de julio una interpelación, con su moción consecuente, sobre política ferroviaria ante una preocupación, estamos acabando la legislatura y, en nuestra opinión, el Gobierno del Partido Popular no ha expuesto cuál es realmente su plan ferroviario o su Plan director de infraestructuras o como lo quiera llamar, si lo tiene. Hemos asistido a debates sobre si el Plan director anterior está o no vigente, pero no ha existido ninguna propuesta donde se sepa claramente cuál es el planteamiento de fondo, de futuro, como es lógico para este tipo de inversiones, con una visión a medio y largo plazo, cuáles son los objetivos; por el contrario, hemos asistido a diversas actuaciones ante los medios de comunicación locales y regionales, dando una fecha en cada sitio para alta velocidad o para inversiones ferroviarias, etcétera, todo ello desconectado, inconexo. Si uno sumara la evaluación económica de todos esos anuncios, estaríamos en cifras billonarias.

Nuestro grupo siempre ha sostenido la necesidad de que las infraestructuras fueran una propuesta consensuada ampliamente, tanto con los partidos de ámbito estatal como con las comunidades autónomas, entendiendo que hay que buscar compromisos estables que no estén sometidos a los avatares electorales cada cuatro años y a cambios de rumbo significativos y pendulazos, sino que se apueste realmente por ese consenso sabiendo que es un tema importante que requiere del Estado recursos ingentes. Hemos asistido durante una década a una apuesta fundamental por las infraestructuras de carretera, también por el retraso que existía, pero vemos con bastante preocupación que, en el tema ferroviario, seguimos anclados exclusivamente en una apuesta, en la alta velocidad Madrid-Barcelona, decisión del Gobierno anterior en cuanto a definir el futuro de la alta velocidad en nuestro país, y aparecen debates complementarios que son realmente preocupantes.

Una primera pregunta sería la siguiente. Ustedes tienen que abordar estas infraestructuras. ¿Tienen diseñado ya qué ancho de vía va a tener Madrid-Barcelona? Es una de las cuestiones que está sobre la mesa. Sabiendo que hay dificultades técnicas para la conexión con una línea nueva como es el Euromed, sabiendo que va a coincidir en su trazado con Barcelona a partir de Tarragona, creo que es una reflexión importante y oportuna definirse por el tipo de ancho antes de comenzar a tender las vías. Nuestra opinión es que tienen que ser del mismo ancho que las del resto de la red española, entendiendo que el tráfico con Francia para viajeros está resuelto con los trenes Talgo y que, para mercancías, hoy hay un intercambio razonable, dentro de que todo ello es mejorable. Lo contrario puede provocar un problema añadido de efecto frontera dentro de nuestro país, aunque Talgo tenga también soluciones razonables, pero automáticamente crea dificultades a todo el material con ancho español existente en este momento. Creemos que es un debate trascendente, que hay que resolver de manera inmediata antes de, insisto, empezar a tender las vías en un ancho que luego complique la situación ferroviaria.

Más que sobre la alta velocidad, quisiéramos saber cuál es la apuesta por las líneas que llamaríamos de alta calidad, entendiendo que, en función de la propia orografía, hay que atender más a los tiempos de viaje que a otras cuestiones y que hay que buscar tiempos de viaje competitivos con el transporte por carretera. Muchas veces no es un problema de ir a 350 por hora sino a velocidades comerciales que mejoren sustancialmente los tiempos que se pueden conseguir con el vehículo particular o con los vehículos de transporte público por carretera. Hay que tener en cuenta también que la alta velocidad o este tipo de trazados tiene un problema complementario, que es exclusivo para el tráfico de viajeros y no resuelve los problemas existentes en el tráfico de mercancías.

De todo esto era de lo que queríamos hablar en el mes de julio. Curiosamente, el Grupo Popular sólo presentó dos tímidas enmiendas y, a última hora, tuvo que reconocer que iba a votar en contra porque no sabía muy bien qué hacer y no veía descabelladas nuestras propuestas. En su deber hay que apuntarse que después de cuatro años no han sido capaces de hacer una propuesta en este sentido, de saber dónde vamos para acabar con este tipo de especulaciones, que pueden ser rentables a corto plazo en un ámbito electoral muy concreto, pero también tienen luego un coste importante por la falta de credibilidad después cuando se reiteran los incumplimientos, se alargan los plazos, y vemos pasar años y años cómo estas infraestructuras no llegan.

Sobre la variante de Pajares, como nueva infraestructura importante que está aprobada por ley —además es la única infraestructura cuya necesidad de construcción ha sido aprobada en esta Cámara por ley—, después de haber tenido un primer paso significativo e importante, ha pasado el proceso de información pública de uno de los posibles trazados. Como han terminado los plazos recientemente, quisiéramos saber si ya está en su ámbito de actuación, puesto que es una infraestructura nueva, importante, y si en estas cantidades hay alguna partida adicional destinada a esta infraestructura, porque en el presupuesto vemos que aparecen sólo 250 millones en la partida regionalizada de fomento para Asturias y 250 en León, en total, 500 millones de pesetas. Si ya es preocupante, porque es incumplir los compromisos adquiridos en esta Cámara, intentar iniciar las obras este año, lo que es más preocupante todavía es que en la proyección plurianual para los años sucesivos aparecen también 500, 500 y 500 millones. Incluso por debajo de la Y vasca, que también aparece con 1000 millones y tampoco sabemos si va a estar en su órbita o no. En teoría, dentro de las competencias anunciadas para el GIF, parece obvio que esas grandes infraestructuras ferroviarias tienen que estar bajo el seguimiento e impulso del propio GIF. Nos gustaría que nos contestara sobre la situación de estas dos cuestiones.

Además, no entendemos muy bien esta especie de polémica. Si es así, tiene la oportunidad de desmentir las tensiones con Renfe en concreto, este intento de ustedes de ser los propietarios —entre comillas— o gestores de la llamemos red más atractiva, más rentable, o que en este momento tiene mayor uso por su modernidad, como sería formar una especie de red de primer nivel con el Euromed, con el futuro Madrid-Barcelona, con Madrid-Sevilla e incluso con Madrid-Valladolid. Desearíamos saber cuál es la posición

del GIF en este tema, si ha habido estas tensiones o estas pretensiones siguen existiendo, si piensan ir a una explotación diferenciada de esta red de alta calidad del resto de la red ferroviaria, ya que sería trascender las competencias inicialmente asumidas por el GIF de impulso de obra nueva por entrar directamente en la explotación ferroviaria. En nuestra opinión, si esto se consolidara en esa dirección, sería muy preocupante porque de nuevo Renfe se quedaría lógicamente con aquello menos atractivo, con mayores cargas financieras y desde luego con menos ingresos.

Si a esto le añadimos los primeros empujones para intentar desgajar de la red ferroviaria las cercanías, por ejemplo, de Madrid, vemos con enorme preocupación la posible disgregación de una red ferroviaria que debe ser integral en nuestra opinión, y que como se empiecen a producir ese tipo de tirones veremos de nuevo posibles cierres de líneas en aquellos ámbitos de menores tráficos, precisamente por su deterioro y por la falta de inversiones, sobre todo norte-noroeste, Galicia, Asturias, Castilla y León, en los últimos quince años.

Me gustaría saber cuál es también la previsión de futuro, el camino del GIF más allá de lo que en este momento parece ser, por el nivel de inversiones de 207.000 millones, ya que básicamente ustedes son los meramente ejecutores de una obra fundamental, que es el Madrid-Barcelona, pero no ve nuestro grupo una proyección global y una visión integral de las infraestructuras ferroviarias. Más allá de otras discusiones de futuro, de quién va a gestionar lo que va por encima de esas infraestructuras, que corresponde a un ámbito diferente con el propio Ministerio o el propio Gobierno.

Me gustaría que respondiera a estas preguntas, y también que nos aclarara cómo se reparte esto que está exclusivamente regionalizado. Usted habla ahora que en lugar de 18.000 son 20.000 millones para la variante norte. Al igual que las inversiones de Andalucía, nos gustaría que nos aclarara un poco más exactamente a qué va destinado.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Mixto tienen solicitada la comparecencia el Bloque Nacionalista Galego y el señor Peralta.

En primer lugar, tiene la palabra, por el Bloque Nacionalista Galego, el señor Rodríguez Sánchez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** Para una representante del Bloque Nacionalista Galego, en concreto, para un representante de un sector de la sociedad gallega, podría resultar extraña o muy atrevida una intervención en el momento en que está presente nada menos que el responsable del GIF. Digo esto porque podría parecer que Galicia no debería hablar cuando no figura, pero precisamente porque no figura y porque está ausente es por lo que el silencio sería doblemente cómplice.

Mirando los Presupuestos Generales del Estado y de forma particular las inversiones que se hacen en el capítulo dedicado a sociedades mercantiles estatales, entidades públicas empresariales, figuran 235.000 millones de pesetas, si nos atenemos a las cifras tal como aparecen formalizadas por cuenta del GIF, que el señor García Gallego se encargó de recordarnos que era un ente que tenía como objetivo asignado por el Gobierno construir las líneas de

alta velocidad y gestionarlas. Esto podría no ser materia de debate, pero lo es en la medida que la ausencia es patente.

A nosotros nos parece que uno de los problemas más graves del Estado español en la actualidad, en el tema del ferrocarril, es haber escogido una vía de inversiones multimillonarias, donde se habla de billones de pesetas en un período de varios años, que pueden ser tranquilamente siete o diez años, en un territorio totalmente desequilibrado. No es normal que un gobierno, sobre todo gobiernos que presumen continuamente de defender la vertebración territorial del Estado español, o incluso que asumen su ideología política en función de ese tipo de criterios, opten por salidas que no solamente discriminan, sino que desequilibran y que no tienen ni siquiera en cuenta los criterios capitalistas del mercado; es decir, muchas veces se actúa con opciones de carácter abiertamente político en el sentido ideológico del término, y además, por cuestiones que están implícitas en el sistema, que lleva ya desde el siglo XIX a un desequilibrio territorial en el Estado español alarmante en este terreno.

Si nosotros cogemos los Presupuestos Generales del Estado desde 1998 al año 2007, por ejemplo, un territorio como el de Galicia, con mil kilómetros de vía, con un punto de partida, con un ferrocarril totalmente obsoleto y colapsado, va a recibir, si se cumplen las perspectivas del Ministerio de Fomento, 50.000 millones de pesetas en diez años. Sin embargo, solamente en una partida presupuestaria el GIF se va a pulir 235.000 ó 252.000 millones, si hacemos caso a las cifras que nos acaba de dar el responsable de este organismo.

¿Cuál es el resultado? Que en el año 2007 Galicia no tendrá ni siquiera un tren de velocidades medias de 120 kilómetros/hora, y otras partes del Estado español, con sumas cuantiosas, una parte de ellas de fondos estructurales y de fondos de cohesión andará a velocidades medias de 250 kilómetros por hora. Creo que lo sensato sería, primero, equilibrar la red del Estado español, llegar en todas partes a 120/150 kilómetros por hora, en todas partes, ateniéndose incluso a los criterios de mercado, y después optar, si se quiere, por cualquier línea de altas velocidades en el sentido moderno del término o incluso en el sentido interfronterizo para las comunicaciones internacionales, porque no cabe duda que hay un primer deber del ferrocarril, que es la comunicación interurbana y después las comunicaciones a larga distancia. Las comunicaciones hoy en el Estado español a larga distancia con un tren a una velocidad de 150 kilómetros por hora se pueden hacer tranquilamente de forma que sea asumible desde el punto de vista social y desde el punto de vista de la competitividad con la carretera. Pero el modelo por el que se optó fue otro y mientras nosotros tenemos que asistir, vuelvo a repetir, a un deterioro total de nuestra red, eso sí, compensada con una propaganda brutal que me gustaría que el señor responsable del GIF nos aclarase definitivamente, aunque nosotros lo tenemos suficientemente claro.

Aquí figuran partidas que proponen trenes de alta velocidad a ejecutar, esto sí, hasta Valladolid, queda claro. Queda clara también la intención de comunicarlo con la frontera francesa, por lo menos en otra parte del presupuesto a través de la Y vasca. Queda claro que, aunque de forma un poco conflictiva, habrá un tren de alta velocidad a

Valencia. Queda claro el arco mediterráneo. Queda claro, por supuesto, la continuidad a Málaga del tren de alta velocidad que hoy llega hasta Sevilla, y en concreto desviándolo desde Córdoba para abajo. Y queda claro, por supuesto, el de la frontera francesa a través de Barcelona.

Señor García Gallego, aunque nada más que sea por un acto de higiene pública, sería bueno que no se recurriese a propagandas continuas sobre que el tren de velocidad va a llegar a Galicia en el año 2006, entre otras cosas porque no tenemos tren. Usted sabe que hoy para llegar de Coruña a Monforte, que son 210 kilómetros de distancia, se tarda la friolera de tres horas y cuarto. Los expresos a Madrid tardan casi doce horas, de las cuales alrededor de cinco son por territorio de Galicia. Los diurnos tardan ocho horas y media, de las cuales casi cuatro son en territorio de Galicia. Definan ustedes de una vez que el tren de alta velocidad es, primero, una especie de mensaje despistador y, segundo, centren el problema de que en Galicia lo que tenemos que tener es un tren asumible, incluso en lo que llaman el eje atlántico, que usted sabe que está colapsado y obsoleto y compite en viajeros con cualquier zona del Estado español de las más rentables en términos relativos. Usted sabe que no se pueden poner ni trenes allí. Esto es lo que hay que aclarar desde el punto de vista político. Siento que no podamos tener este debate con el señor ministro, que sería quien lo debería afrontar a fondo y quien políticamente debe responder por todo este tipo de actitudes discriminatorias y totalmente discrecionales y políticas. Por otro lado, nos gustaría saber, dentro del tema del tren de alta velocidad, por dónde se va a hacer la conexión con Portugal. También nos gustaría que desmintiera usted de una vez que en el eje atlántico no va a haber un tren de alta velocidad nunca antes del año 2020 ó 2030. Lo cual es hablar de un futuro, porque podemos antes desaparecer la humanidad.

Es preocupante, y sobre todo a la luz de noticias que ya vemos en otros Estados de la Unión Europea, que el GIF pueda ser un primer paso para la explotación privada de redes ferroviarias que tienen cierto interés para el capital privado, eso sí, después de ser montada toda la infraestructura con dinero público. Sería peligrosa esta dualidad o incluso que se desmembrase la red del servicio, de manera que tuviésemos muchas empresas actuando en la vía, con todas las consecuencias que eso lleva de abandono de las que son menos rentables y del criterio de ganancia por encima del criterio de seguridad.

Señor presidente, acabo diciendo que el GIF es testimonio de una vía de diseño totalmente desequilibradora, agudizada con dinero de la Unión Europea y la transnacionalización en este sentido no está dando buenos resultados, por lo menos para que todos tengamos derecho a vivir con un mínimo de capacidad para poder competir no solamente en servicio de viajeros, sino también en el de mercancías.

El señor **PRESIDENTE**: También en representación del Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Peralta.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Gracias, señor García Gallego, por su presencia.

Después de oír la intervención de otros compañeros, a tenor de mi experiencia concreta por lo que se refiere al

tema del que usted es gestor, tengo que decirle que este ente más que un gestor de infraestructura ferroviaria parece un generador de imaginación ferroviaria, porque la verdad es que yo difícilmente he visto antes más capacidad de trazar líneas ferroviarias sobre el papel que pasan por los sitios más variopintos, más inverosímiles y, eso sí, garantizando siempre que se va a alta velocidad y que se llega en cien minutos, cualquiera que sea el recorrido que se haga. Es verdad que ese tipo de aficiones tienen un cierto fundamento real. La verdad es que la única línea sobre la que se puede hablar con fundamento en estos momentos, que es la de Madrid-Barcelona, a tenor de los cambios que ha experimentado su trazado y cómo se retuerce el diseño para conseguir por ejemplo que llegue a Tarragona, es perfectamente viable el que cualquiera trace sobre el papel y garantice, por ejemplo, que la línea de alta velocidad Madrid-Valencia sea ésa a la que se ha hecho referencia que en el 2006 estará en Galicia, y en cien minutos puede llegar perfectamente al País Valenciano.

Yo comparo los dos presupuestos, el del año pasado y éste, y el caso de la línea Madrid-Valencia, en la que me voy a centrar —soy diputado por la provincia de Valencia—, lo que observamos de entrada es que no aparece en ninguna de las dos, ni en las previsiones presupuestarias de 1999 ni en las del año 2000. Hay una diferencia entre las de 1999 y las del 2000. Entre el conjunto de comunidades autónomas, en las que se llevan a cabo inversiones, en el año 1999 se citaba Cataluña, Aragón, Castilla-La Mancha, Madrid y Castilla y León. Para el año 2000 se añade Andalucía. Y en Andalucía aparece previsto un total inversor de 3.000 millones de pesetas. El caso del País Valenciano no aparece en ninguno de los dos detalles de inversiones a realizar. Como éste es un tema del que se habla mucho en el ámbito de mi comunidad, cuando últimamente han contrastado las afirmaciones que se hacían acerca de fechas concretas (se hacía referencia por el portavoz del Grupo Socialista a los compromisos de fechas que se han asumido por parte de importantes autoridades del Estado) los años 2004 y 2006 no sólo se han utilizado para Murcia, sino también para Valencia. En una reunión en la que estuvieron presentes el Ministerio y los presidentes de comunidades autónomas, a la salida cada uno daba una fecha distinta, pero lo cierto es que a continuación se contrasta la cifra de inversiones, y no aparece absolutamente nada. Insisto, sí que aparece Andalucía, con la previsión de 3.000 millones de pesetas.

Muy recientemente, creo recordar que fue antesdeayer, el consejero de Obras Públicas de la Comunidad Valenciana —que algo debe saber de este tema— dijo: no, es que el GIF tiene tres fuentes de financiación: una es los presupuestos del Estado, otra son los fondos comunitarios y la tercera es el endeudamiento. ¿Es por el endeudamiento por donde va a venir el dinero? Veo que me dice usted ya que no. Eso sólo vendría a añadir más leña al fuego de la descoordinación —no sé si del disparate— o quizá de la coordinación en hablar sin nada detrás. Por lo visto, según afirmaciones que ha hecho usted esta mañana aquí, hay una previsión de 2.000 millones. Lo único que nos entregan ustedes para justificar 245.000 millones de pesetas es una hoja por una cara, y no es que sea precisamente un modelo de detalle en la información. Sale barato hacer los

presupuestos a 245.000 millones la hoja. Pero dígame exactamente si es así, que está en lo que denominan no regionalizable. Yo le agradecería que nos dijera ese no regionalizable cómo se desglosa, porque así lo sabremos. Le recuerdo que el año pasado ya había una partida también de no regionalizable y, sin embargo, el AVE Madrid-Valencia sigue exactamente igual que estaba. Por tanto, no hay ninguna razón para pensar, cuando entonces ya existía esa partida —y no hemos visto nada, porque aparece aquí una partida que en nuestra opinión no es adecuada—, en una fecha relativamente cercana. Doy por descontado que esas fechas que se han barajado del 2004 y del 2006 son la actualización, en el ámbito de las inversiones, de esa frase que recordará usted decía un famoso autor español del siglo pasado: Vuelva usted mañana. En el ámbito de las infraestructuras son fechas que corresponden a legislaturas futuras y, a partir de ahí que se lo reclamen al que venga detrás, porque entonces, cuando llegue esa fecha, volveremos a decir la siguiente y así de manera indefinida.

Lo único que avanza en este momento, y lo hace a un ritmo razonable, aunque no se cubran las fechas que se han hablado, es la línea Madrid-Barcelona, que continuará a Barcelona-frontera francesa. Todo lo demás va a un ritmo que no es de alta velocidad ni de velocidad media, va un ritmo absolutamente congelado; en concreto, por lo que se refiere al AVE, del que tanto se ha hablado últimamente y del que, insisto, tan pocos resultados prácticos se ven, ni siquiera indicios que nos permitan tener un mínimo de esperanza.

El señor **PRESIDENTE**: También ha solicitado la comparecencia del presidente del GIF el Grupo Parlamentario Popular.

Para la defensa de su solicitud de comparecencia, tiene la palabra el señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Hace un año estrenaba el GIF nuevo presidente. Hace algo menos de un año hacía su primera comparecencia, con el cargo recién estrenado, el 14 de octubre de 1998, Hoy le considero ya veterano y por eso estoy tranquilo, ya que las preguntas que se le han formulado en alguna ocasión sobre política de actuación, inversiones en otras áreas, no corresponden, en mi opinión, a un gestor de un ente público de infraestructuras ferroviarias, sino a un político que comparezca aquí mañana como secretario de Estado de Infraestructuras.

Había entonces hace un año, el 14 de octubre de 1998, escepticismo en algunos grupos políticos, por un lado, sobre la capacidad de gestión. La obligación de la gestión la lleva en su nombre el ente y la inversión del GIF este año 1999 creo que va a ser del orden de 100.000 millones de pesetas. Y había escepticismo en cuanto a la financiación, y el presidente, suponemos que con el actual presidente de Gobierno, creía difícil mantener el fondo de cohesión. Afortunadamente, esto se ha debatido en otras ocasiones. Si en 1998 eran de la Unión Europea 31.900 millones de pesetas los que venían hacia el GIF y para las inversiones del mismo, en 1999, año en curso, son 40.000 millones y para el próximo año se prevén 55.000 millones.

Se ha pasado en este período intensamente de solicitar la presión social y política desde todas las comunidades autónomas a pedir autovías a casi todas las comunidades y plantean el tren de alta velocidad. Si hace dos años era el GIF el gestor único de Madrid-Barcelona-frontera francesa, desde hace un año se le ha incorporado la gestión de Madrid-Valladolid, ya se ha citado, y hace pocos meses Córdoba-Málaga, Madrid-Comunidad Valenciana y Murcia. Estoy seguro de que norte y noroeste el año que viene podremos verlo incorporado dentro de la red ferroviaria, no sólo sobre el papel y sobre comentarios de prensa, sino sobre la realidad de las inversiones, que es la verdad en la que hay que creer cuando pretendíamos debatir y pedir aclaraciones sobre el proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2000. En este período sí ha habido debates parlamentarios sobre el ferrocarril y sobre alta velocidad, no sólo aquí en el seno de la Comisión, sino en Plenos del Congreso de los Diputados. En algunos casos el propio Grupo Popular rectificó sus posiciones corrigiéndolas para después de ello llegar a la conclusión de que hoy las decisiones, proyectos e inversiones en la red de alta velocidad superan con creces lo previsto en el tan citado repetido Plan director de infraestructuras; superan con creces lo que había en aquel Plan director de infraestructuras para la alta velocidad, para una duración de 14 años que tenía dicho plan, y en cuanto a alta velocidad preveía que tenía que durar más por las necesidades de financiación.

Quiero recordar el período de maduración que exigen los grandes proyectos de infraestructura, como el de un aeropuerto. Se está hablando del nuevo aeropuerto de Madrid para el año 2020 y es un proyecto concentrado en una zona. No podemos olvidar la lineabilidad y la barrera medioambiental ecológica que crea una línea de alta velocidad. Por eso hay esas dificultades. Seguramente los presidentes de las comunidades autónomas, que se reunieron hace unos días con el ministro de Fomento, tienen cada uno de ellos el deseo de tener el tren de alta velocidad cuanto antes por su ámbito territorial, pero es imposible llevarlo a cabo sin una definición del trazado que, como saben ustedes, ni en plazo ni en trazado han llegado a un acuerdo en este momento.

Desde el Grupo Parlamentario Popular no vemos mal que se empiece ya dentro del año 2000 con unas inversiones importantes para el tramo Segovia-Valladolid pues, por un lado, ha de continuar hacia Galicia y el norte y, por otro, hacia Madrid. Quiero recordar aquí que el Madrid-Barcelona-frontera francesa, ni se empezó por Madrid ni por Barcelona ni la frontera francesa, se empezó con el Gobierno socialista y con una definición técnica de la superestructura muy distinta de la que va a haber definitivamente por Zaragoza y Lleida.

Soy optimista en cuanto a la capacidad de gestión del GIF por conocer al presidente del ente. En otros tiempos colaboramos durante unos años en una faceta importante de inversiones en obras públicas y estoy seguro de que con la financiación garantizada para el período 2000-2003 que ha expuesto, en la que se garantiza la financiación del Estado y de la Unión Europea desde los fondos de cohesión, la labor de estos cuatro años será brillante, cosa que estoy seguro que va a cumplir.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a las diversas cuestiones planteadas por los grupos solicitantes de la comparecencia, unas de contenido presupuestario, con mucha sustancia presupuestaria, y otras no tanto, tiene la palabra el señor presidente del ente público don Emilio García Gallego.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO GESTOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS** (García Gallego): Muchas de las preguntas que los diferentes grupos me han formulado atañen a la planificación. Como ustedes saben, la planificación no es competencia directa del GIF. Como les dije al principio, el GIF se limita a realizar aquellos encargos que le encomienda el Gobierno. En este momento saben ustedes lo que el Gobierno le ha encargado al GIF. No obstante, por estar enterado, por lo menos en sus líneas generales, de muchos de los aspectos que ustedes han planteado en sus cuestiones, creo que algo les podré aclarar.

En cuanto a la falta de planificación, evidentemente eso no es así por parte de este Gobierno. Tengo que decir que yo conocí muy de cerca el Plan director de infraestructuras elaborado hace años por otro Gobierno y era mucho más genérico e inconcreto que el que está haciendo en este momento. Puedo asegurar que el Ministerio de Fomento está realizando en estos momentos un trabajo de planificación muy profundo, que el señor Carreño me ha aclarado que han sido debatidos muchos aspectos referidos a infraestructura ferroviaria dentro de este Parlamento y, por tanto, sobre ese resultado, que prácticamente está concluido, les puedo decir algunas líneas maestras. Las líneas maestras del Ministerio —hay que superar hablar de velocidades y hay que hablar de tiempos de viaje, lo decía muy bien el señor Rodríguez, tenemos que hablar de tiempos porque no todos los territorios son iguales— son, fundamentalmente, que se puedan comunicar todas las capitales españolas desde Madrid en menos de cuatro horas, incluidas A Coruña y Vigo, lo cual, comparado con los tiempos que actualmente tenemos, son unas cifras de otro siglo. No podemos imaginarnos, con las velocidades a las que se ha circulado recientemente y se está circulando todavía actualmente en algunas comunidades autónomas, que esto sea así, pero yo les puedo garantizar, por las noticias que tengo, que sí lo es; esos tiempos dan que la comunicación con Barcelona desde la mayoría de capitales de provincia españolas va a ser menor de seis horas y media.

Este plan se va a desarrollar a lo largo de un período que en principio se prevé hasta el año 2007, y supone —así me han informado— una inversión —ahí está el GIF y las otras inversiones que realiza el Ministerio de Fomento directamente—, descontando el Madrid-Barcelona, del orden de 2,3 billones de pesetas. Es una cifra suficientemente importante como para que permita financiar no solamente el Madrid-Barcelona, el Madrid-Valencia, el Madrid-Valladolid y el Córdoba-Málaga, que son los encargos que tiene actualmente el GIF, sino otras infraestructuras ferroviarias muy importantes en este país, de forma que se logre el objetivo de que Madrid esté comunicado con casi todas las capitales de este país en menos de cuatro horas y con Barcelona en menos de seis horas y media.

Para conseguir esto —ha surgido este asunto en los grupos parlamentarios— no se divide la red, lo que se hace es que hay que conseguir que en determinados corredores o itinerarios fundamentales el tren circule a unas velocidades importantes para ganar tiempo —en otros territorios las velocidades, en función de la orografía, lógicamente tendrán que ser menores—, repito, con el objetivo de que se logren unos tiempos de viaje. Por tanto, lo de la división de la red no es cierto. Tampoco es cierto un tema que se ha mencionado, el ancho. El Madrid-Barcelona —y contesto a alguno de los intervinientes— va a ir en ancho internacional. Es una decisión ya tomada, igual que en su día se tomó por otro Gobierno la decisión de que el Madrid-Sevilla fuera en ancho internacional. Esto completa una red que, coherentemente con lo ya existente, tiene que ser en ancho internacional. Existen muchas otras razones para haber adoptado el ancho internacional, por ejemplo, que la financiación de todos estos proyectos en gran parte viene de la Unión Europea. Siendo una financiación de la Unión Europea en la que se está buscando la interoperabilidad, sería difícilmente justificable que no se fuera al ancho internacional en estos grandes corredores que tienen gran financiación europea.

Además hay muchas otras razones que yo les podría explicar, por ejemplo, el material. El material para la alta velocidad lo hacen grandes fabricantes europeos o japoneses. En el caso de los europeos, este material está preparado para el ancho internacional. No es lo mismo el ancho internacional que el ancho español, no se puede circular a la misma velocidad con un ancho que con otro. Es como un coche, no es lo mismo un ancho de vías determinado que diez o quince centímetros más estrecho o más ancho; los diseños son totalmente diferentes. Quiero decir que hay muchísimas razones que avalan el ancho europeo. La decisión históricamente va a ser fundamental para este país y va a permitir conectarnos con Europa sin por ello menoscajar en absoluto la conexión dentro de España, manteniendo los dos anchos y sin dividir la red; y con esto contesto otra intervención.

El GIF nunca ha pretendido hacerse con parte de la red. El GIF es un instrumento de este Gobierno y se limita exclusivamente a desarrollar la política del Gobierno en todo aquello que éste decide y nada más. No obstante, tengo que añadir —y no soy yo, sino a nivel de técnicos ferroviarios— que la gente que trabaja en el GIF se considera tan ferroviaria como la que trabaja en Renfe y vemos claro que para la modernización del ferrocarril en nuestro país hay que ir a un proceso gradual —no sé cómo—, que responde a lo que está preconizando la Unión Europea, de separación de lo que es infraestructura y explotación de la infraestructura de lo que es la operación. Es simplemente eso, no se pretende privatizar nada. El GIF siempre será un ente público en la mentalidad de este Gobierno, con infraestructuras o sin ellas, y no pretende separar absolutamente nada.

Hay muchos más temas generales, pero los iré recorriendo con las notas que he ido tomando de los distintos señores diputados. En cuanto a la ejecución del año 1999, por la propia naturaleza del GIF, ente público, tenemos que buscar las vías de financiación más adecuadas para hacer frente a todos estos encargos, conseguir fondos. Para bus-

car esos fondos tendemos a no ser restrictivos en nuestras previsiones. Si pensamos que vamos a hacer un determinado tramo o línea, para el siguiente año tratamos de ser generosos en los presupuestos y preferimos poner 130.000 millones si tenemos dudas entre si son 130.000 ó 100.000. Luego a lo mejor sólo ejecutamos 100.000. ¿Qué nos permite eso? No es una falta de gestión del GIF, en absoluto, sino que eso nos permite tramitar los proyectos en la Unión Europea para intentar conseguir los fondos comunitarios, que, como ustedes saben perfectamente, tienen un proceso de tramitación muy largo. Como este es un ente público y todo se queda para el ferrocarril, lo que podamos anticipar de financiación es muy bueno para el desarrollo futuro de los proyectos que nos ha encargado el Gobierno.

Eso produce que, por ejemplo, este año —y con eso contesto a otra pregunta— estuvieran previstos 132.000 millones y vayamos a ejecutar, como ha dicho el representante del Grupo Parlamentario Popular, unos 100.000. Eso no es importante porque se gastará, y con creces, a medida que vayamos avanzando en los proyectos a partir del año que viene. Ustedes saben que uno o cuatro proyectos de estas características requieren un proceso de maduración muy importante, y con esto contesto a otra pregunta sobre el Madrid-Valencia. Dentro de la partida de no regionalizable, que me parece son 9.000 millones, figuran 2.000 millones para el Madrid-Valencia, porque todavía no está aprobado el estudio informativo. Entre que se aprueba y se realizan los proyectos lo más que podemos el año que viene es hacer proyectos e intentaremos contratar las obras a final de año o en el segundo semestre. Por tanto, no nos va a dar tiempo a gastar mucho dinero, por eso hemos contado los 2.000 millones. Ahora bien, hay el compromiso clarísimo del Gobierno de que esta obra tiene que estar terminada hacia el año 2006. Hasta ese año tenemos financiación asegurada, como he dicho, por fondos de la Unión Europea, y por tanto el Madrid-Valencia está plenamente asegurado.

Variante norte, Madrid-Valladolid y el equilibrio territorial. El GIF —el Ministerio también y, desde luego, este Gobierno y el partido que lo sustenta— tiene clarísimo cuál es el sentido de todas las inversiones, sean ferroviarias o de carreteras: lograr una articulación territorial del Estado. En cuanto al Madrid-Valladolid no sucede sólo eso. Para que ustedes tengan la seguridad de que este proyecto va a salir adelante con todas sus consecuencias, les diré que el eje Madrid-Valladolid norte y hacia Francia es otro de los 14 proyectos básicos de transporte de la Unión Europea. No hay duda de que el eje Madrid-Valladolid es una prioridad clarísima de este Gobierno. Precisamente el otro día el presidente Aznar hizo una visita a la obra del AVE y me comentó que se trataba de una obra prioritaria en la que tenía un especial interés. Me lo comentó personalmente. Así pues, en cuanto al eje Madrid-Valladolid, es cierto que tiene dificultades de todo tipo y eso es fácilmente comprensible viendo la salida de Madrid hacia Segovia por los sitios que puede pasar, sea una alternativa u otra. Todas son francamente complejas.

¿Qué quería el Ministerio de Fomento cuando sugirió al GIF la conveniencia de convocar un concurso de proyecto y obra para atravesar la sierra de Guadarrama? Saber de primera mano, de la mano de los contratistas, que son los que conocen realmente el coste de las actuaciones, lo que cuesta

una de las alternativas, que es atravesar la sierra de Guadarrama con dos túneles de más de 25 kilómetros. Se trata de una obra compleja. Había un primer elemento, que es la determinación del coste y la forma más clara de conocerlo es mediante un concurso en el que los contratistas se comprometan a hacer esa obra por un determinado precio. Esto es lo que pretende fundamentalmente el concurso de proyecto y obra. Si al final la decisión —repito que está en manos del Ministerio de Fomento y no del GIF—, a la vista del estudio de las diversas alternativas complejas, como ocurrió con el Valle del Lozoya, que en su momento tuvo sus problema medioambientales y también ahora se está viendo a la vista de la información pública que todas las alternativas tienen problemas medioambientales; como decía, si a la vista de todas esas informaciones públicas se decide que la alternativa es la que va por Soto del Real y Segovia, el proceso de selección de concursantes y de recepción de ofertas culminará con la adjudicación de una parte importante de la obra. Si resulta que la solución que al final se adopte por parte del Ministerio, vistas las consideraciones medioambientales de coste y de todo tipo, es otra, habrá un tramo que ya es común, que es Segovia-Valladolid, que licitamos a finales de este año o principios del que viene, puesto que ya estoy realizando los proyectos constructivos, y los proyectos del resto del tramo se realizarán en cuanto se tome la decisión, licitándose con la misma agilidad. Piensen ustedes que estos 350.000 millones que tenemos previstos para el eje Madrid-Valladolid están perfectamente financiados sin que produzcan ningún problema. Luego en este momento lo único que está pendiente es la decisión técnica y medioambiental correspondiente. No puede haber ninguna duda con respecto a Madrid-Valladolid. El concurso es complejo y ha habido algún contratista que, en vistas al estudio informativo y a sus problemas, y puesto que en un momento dado se concedió una prórroga, ha pedido una prórroga para la presentación de las ofertas. Esto se está estudiando y se decidirá próximamente, pero en cualquier caso sería una prórroga insignificante.

El señor Caldera preguntaba por las inversiones del inmovilizado financiero. Evidentemente, se refieren a esos fondos que tenemos anticipados por la Unión Europea y aportaciones patrimoniales del Estado que nos sirven para financiar las líneas. Mientras no los utilizamos tratamos de darles la máxima rentabilidad y para ello los colocamos en aquellos sitios que, sin comprometer su disponibilidad futura, producen el máximo beneficio. Los criterios los determina la Dirección Económica Financiera, aunque podrían determinarse de muchas formas. Hasta ahora los resultados son adecuados de acuerdo con los tipos de interés que se manejan en el mercado. En cuanto a los servicios exteriores, en ningún caso hay un crecimiento excesivo de los gastos. Piense usted que nuestra inversión en los proyectos que tenemos encomendados en este momento va a ser de unos dos billones de pesetas en los próximos cinco o seis años. Hay que elaborar proyectos y muchos estudios y, por lo tanto, la partida de servicios exteriores es se destina simplemente a eso.

En mi vida nunca me he referido a Murcia, entre otras cosas porque no he participado en nada que tenga que ver con el eje Madrid-Valencia ni con el eje Madrid-Valencia-Alicante-Murcia. No he hecho ninguna declaración y

puede ser que algún periódico haya pensado que el que lo decía era el presidente del GIF y, sin embargo, ha sido otra persona. Estamos acostumbrados a ver noticias que no responden exactamente a lo que decimos nosotros.

En cuanto a la conexión con Portugal, aunque repito que tampoco es mi competencia, el Ministerio me ha comunicado —es otro de los temas pendientes— que se va a crear de forma inmediata una comisión hispano-portuguesa para tratar precisamente este tema y la comunicación entre Portugal y España. El señor Vilalta les podrá contestar con más precisión.

Al señor Torres Sahuquillo le tengo que decir que yo no he recibido ningún encargo de Teruel, lo cual no quiere decir que el Ministerio no tenga previsto entre sus inversiones algo. No es de mi competencia y no tengo ningún encargo al respecto. Al señor Santiso, de Izquierda Unida, ya le he contestado a lo del plan ferroviario, del ancho de vía y de los tiempos de viaje; estamos totalmente de acuerdo en que los tiempos son importantes. De la variante de Pajares y de la Y vasca no tengo ningún encargo, por lo que me remito a lo que diga el secretario de Estado.

No hemos tenido ninguna polémica con Renfe; al contrario, yo me enorgullezco de nuestras relaciones —aquí está sentado el presidente de Renfe, mi querido amigo Miguel Corsini— y tengo que decir que las relaciones del GIF con Renfe son excelentes, por lo menos al nivel en el que nos movemos y también a todos los niveles técnicos. Nunca hemos pretendido dividir absolutamente nada y al final será la política del Gobierno, con la que el presidente de Renfe y yo estamos totalmente de acuerdo, la que definirá el futuro del GIF y de Renfe. Repito que todo lo que se está haciendo responde a la política de liberalización en general emprendida con la Unión Europea, que no quiere decir en ningún caso privatización. Repito de forma muy clara que ello no significa privatizar. Es una manera de gestionar la red de la forma más eficiente posible, nada más que eso.

La previsión, hoy por hoy, es que entramos en explotación y ése es el encargo que tenemos del Gobierno en las cuatro líneas que tenemos encomendadas. Nos encargamos de la explotación en cuanto a la gestión de la infraestructura. ¿Eso qué nos permite? Que esto sea concebido —para entendernos— como una especie de autopista de peaje en la que el operador fundamental, que será Renfe evidentemente, pague un canon al gestor de la infraestructura con el cual pueda hacer frente a parte de las inversiones que le encargue el Gobierno.

El destino de la inversión Madrid-Valladolid en el año que viene va a ser fundamentalmente para Segovia-Valladolid y, en función de la decisión del trazado definitivo Madrid-Segovia, para la redacción de los proyectos correspondientes de Madrid-Segovia. Según esa decisión, a lo mejor da tiempo, aunque lo veo muy difícil, a iniciar las obras. Respecto a Córdoba-Málaga ocurre exactamente lo mismo, con la diferencia de que los proyectos están siendo realizados directamente por el Ministerio de Fomento. Ya tienen prácticamente hechos los proyectos entre Córdoba-Bobadilla, por lo que podremos empezar las obras con total seguridad en el primer tramo entre Córdoba y Málaga.

El señor don Francisco Rodríguez, del Bloque, dice que Galicia no figura. No figura expresamente en el GIF. Lo

mismo podría decir respecto a otras comunidades autónomas. Como gallego que soy, estoy especialmente interesado en que el Madrid-Valladolid vaya adelante lo más rápidamente posible porque es fundamental para Galicia, es el primer eslabón sin el cual todo lo que se haga no servirá para nada. Supongo que S.S. sabe que el Ministerio de Fomento tiene adjudicado un estudio del acceso a Galicia; estudio, que se terminará en el próximo año, definirá exactamente lo que se va a hacer para acceder a Galicia y, repito, con el criterio de que se llegue a los puntos más alejados de Galicia, La Coruña y Vigo, en menos de cuatro horas —creo que eso responde a su pregunta— y dentro de este plan ferroviario que va a terminar el año 2007.

Sobre desequilibrios territoriales ya he contestado. En cuanto a los 50.000 millones que dice S.S. que tiene Galicia en diez años, dentro de este plan ferroviario se contemplarán sin duda todas las inversiones que sean necesarias para Galicia. Usted sabe que la Xunta firmó sendos convenios con el Ministerio de Fomento y con Renfe para realizar inversiones importantes en mejora de los trazados ferroviarios dentro de Galicia, que serán parte de lo que en su día constituyan las actuaciones para llegar a A Coruña y a Vigo en menos de cuatro horas.

Tren de alta velocidad. Estamos de acuerdo totalmente con usted —el Ministerio también— en que hay que hablar de tiempos y no de velocidades. Sobre la conexión con Portugal, ya le he comentado antes lo de la comisión. También le he contestado que ni el Gobierno ni el GIF pretenden que se privatice la gestión ferroviaria.

En cuanto al señor Peralta, yo he comprobado en mis ya largos años de vida en la Administración que la imaginación es muy importante, sobre todo a nivel político, porque en principio produce cosas que parecen difícilmente realizables pero a medio plazo da lugar luego a las realidades. Repito que lo he comprobado en muchísimas ocasiones. Por tanto, la imaginación política es fundamental.

Respecto a Valencia, ya he dicho que aparece el Madrid-Valencia como no regionalizable. Nosotros tenemos la hipótesis de un coste de 400.000 millones; si no, tendríamos que buscar las vías de financiación complementarias. Con un coste de 400.000 millones tenemos perfectamente garantizada la financiación sin ningún problema. En estos momentos, puedo decir que en el GIF estamos holgados en este tema, en el sentido de que, con tranquilidad, nos podemos comprometer a que, si la inversión es del orden de 400.000 millones, tenemos perfectamente financiada la previsión en estos momentos.

Ya he dicho que los plazos son muy largos. Piensen en la gestación del Madrid-Barcelona y en los años que se lleva hablando de este asunto. Recuerdo que, por el año 1985, la Generalitat de Cataluña ya hablaba del Madrid-Barcelona. Estamos en 1999, han pasado catorce años y todavía no hemos acabado el Madrid-Barcelona; cuando termine el 2004, habrán pasado veinte años. En el proyecto Madrid-Valencia y en todos los demás los plazos son muchísimo más cortos.

Al señor Carreño quiero agradecerle el elogio personal que me hace. Es cierto lo que dice, que el año pasado sólo teníamos un encargo, que era Madrid-Barcelona, y ahora tenemos cuatro encargos muy importantes. Es algo totalmente palmario.

No me queda más que remitirme a sus preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo con las normas que nos hemos dado y que el Reglamento permite para tramitar estas comparencias, los grupos solicitantes disponen de un segundo turno, que ahora iniciamos dando la palabra, si lo solicita, al señor Caldera, rogando a todos la mayor brevedad posible para recuperar el retraso que llevamos sobre el horario previsto.

Tiene la palabra el señor Caldera.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Señor presidente, intentaré hacerlo.

Señor presidente del GIF, de eso se trata, de intentar ser racionales, de creer en la planificación y en las prioridades. Eso significa poner una cosa detrás de otra, pero no ir como mercaderes de feria diciendo a todo el mundo que en el 2004 tiene un AVE. Nos está diciendo que el de Barcelona ha necesitado veinte años; pues, señor Rodríguez, se equivocó usted, no van a ser ni veinte ni treinta para Galicia, a lo mejor son cuarenta. De lo que se trata es de establecer un marco de actuaciones, que no vemos ni se nos permite discutir.

Ya sabía yo que la derecha española se apropia de todo lo que puede, de Azaña, del progresismo, lo que no sabía, señor presidente del GIF, es que se van a apropiarse del mayo del 68. La imaginación al poder no es para ustedes, por favor; para los progresistas sí, pero no para la derecha. Permítame que me ría un poquito.

El señor Carreño hablaba antes de que aquí se ha discutido. Hemos discutido nosotros, los grupos de la oposición, el grupo mayoritario y el Gobierno no discuten nada. Usted dice ahora que todas las capitales estarán conectadas con Madrid en menos de cuatro horas y todas con Barcelona en menos de seis y media a siete horas. ¿Esa es toda la información que vamos a tener? Como criterio quizás esté bien, pero quiero decir que eso es una declaración de intenciones. Dice que efectivamente se van a gastar 2,3 billones en el futuro de la red ferroviaria española en los próximos años. Vamos a dar por válida esa cifra. ¿Usted cree que con 2,3 billones, excluido el Madrid-Barcelona-frontera francesa, que vale 1,1 billón, es decir con el doble de lo que cuesta Madrid-Barcelona-frontera francesa, se moderniza la red, se desarrolla la conexión con Portugal, el Madrid-Valencia, Madrid-Castilla-La Mancha, Valencia-Murcia, se extiende el Euromed hasta Almería, se hace el Córdoba-Málaga, el corredor navarro, la Y vasca, Pajares, Madrid-Valladolid y accesos a Galicia? Todo eso lo han prometido ustedes. Con esa cantidad es radicalmente imposible, esa cantidad no llega ni para un 30 o un 40 por ciento por ciento de esa inversión.

Lo que pido es racionalidad, pasar de la declaración de intenciones a los hechos, los respaldos presupuestarios. En nuestro caso, se discutió el PDI en esta Cámara. Por cierto, el PDI no estaba muy detrás de estos anuncios de desarrollo ferroviario, como decía el señor Carreño. La única novedad que hay es el Córdoba-Málaga, gracias a las presiones de la Junta de Andalucía. De todo lo que preveía el PDI sólo está en ejecución en estos momentos Madrid-Barcelona-frontera francesa, todo lo demás está en la fase tradicional, tan querida de este Gobierno, de estudios y proyectos. Por cierto, si para el Madrid-Castilla-La Man-

cha-Valencia sólo hay 400.000 millones de pesetas, si sólo hay esa garantía de financiación, bien está saberlo, porque me da la impresión de que eso no es lo que se dice a los presidentes de las comunidades autónomas, exactamente igual que ocurre con la variante norte de Madrid. Usted me dice que en su momento se verá cuál es la salida de menor coste ambiental y más favorable, pero eso no es decir nada. Lo que estamos explicando es que llevamos mucho retraso, que hemos perdido muchísimo tiempo y que ya conocíamos las tremendas dificultades que va a tener la ejecución de esa infraestructura. Ustedes, a pesar de ello, aquí, en sede y fuera de la sede parlamentaria, han prometido hasta el infinito que el año 2002 —esa fue la primera declaración de un responsable del PP, después se fueron al 2003 y más tarde al 2004—, estaría el Madrid-Valladolid en funcionamiento. A eso es a lo que yo apelo.

Por último, fíjese usted lo que son las declaraciones rimbombantes. Entre esos 2,3 billones que dicen que van a gastar en ferrocarril los próximos siete años, más los cinco y pico billones que comentó el señor ministro que se iban a gastar en carreteras, da una extraordinaria cantidad: casi 8 billones de pesetas. Coincide, por cierto, con una de las filtraciones que ustedes han hecho, en lugar de hacerlo en el Parlamento o en medios de comunicación.

El esfuerzo inversor de 7,7 billones de pesetas, que parece mucho gasto, en siete años en carreteras y ferrocarriles, incluyendo la financiación que van a aportar las comunidades autónomas, hay que medirlo en relación con la riqueza y con el producto interior bruto de cada momento histórico. En esos siete años ¿sabe S.S. cuánto nos da esas cantidades? Nos da 1,1 billón por año entre ferrocarril y carreteras, que, sobre casi 100 billones, que va a ser el PIB del año 2000, sin deflactar hasta el 2007, sólo el año 2000, nos da una inversión del 1,1 por ciento sobre el PIB en carreteras y ferrocarriles. ¿Le digo la media de inversión de acuerdo con el PIB en carreteras y ferrocarriles que el informe de la Caixa, de julio de 1999, nos explica a todos los ciudadanos cuánto fue en los últimos quince años? El 1,6 por ciento, un tercio más de lo que van a invertir ustedes, eso sí, ponen la cifra global, son maravillosas inversiones, pero, en relación con la riqueza y con los recursos de que se dispone, es una inversión corta que no da para este elenco de alternativas que ustedes están ofreciendo.

Por lo tanto, más rigor, menos propaganda y más debate en el Parlamento.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Voy a profundizar en alguno de los aspectos que hasta ahora hemos tratado.

En primer lugar, el ancho de vía. Usted ha afirmado con rotundidad que han decidido hacer el Madrid-Barcelona con ancho europeo. Usted sabe como yo que ese ha sido un debate en el año 1986, este reciente todavía entre sus propios técnicos, por mucho que ahora quiera pasar de puntillas diciendo que eso es lo mejor para garantizar la alta velocidad, que, en nuestra humilde opinión, se contradice precisamente con algo con lo que sí estamos de acuerdo, con que hay que hablar de tiempos y no de alta velocidad. Entre otras cosas, porque en el año 1986 estaban ya adjudicadas en ancho espa-

ñol el material a circular por las líneas del Madrid-Córdoba, primero, y, luego, Madrid-Sevilla, el contrato prácticamente firmado y sólo una decisión política lo cambió en el último segundo, como usted sabrá muy bien.

Junto a esas veinte unidades de alta velocidad, se habían encargado 54 ó 52 máquinas de alta potencia en ancho español, algunas de las cuales se pagaron y se compraron, preparadas para circular también en velocidades altas y no en alta velocidad. Por lo tanto, no es un problema técnico, en todo caso es una decisión política. Como a S.S. le gustan los temas ferroviarios, le remito al mismo debate que tuvimos aquí el año 1987, donde en esta Cámara —aunque luego se rectificó—, el presidente de Renfe, entonces Julián García Valverde, afirmaba que la única necesidad de ir al ancho internacional, si se planteaba, era una decisión política puesto que nuestro tráfico de viajeros con Francia es una mínima parte del tráfico de viajeros dentro de nuestro país, entre otras cosas porque, como usted sabe muy bien, la competitividad de un tren de alta velocidad está hasta las cuatro o cinco horas y no para tramos entre Madrid-París, por ejemplo, o Barcelona-París sino para trazados de hasta cuatro horas; en ese momento, de la frontera se salta y los ciudadanos optan más por el avión que por meterse en un tren de alta velocidad ocho horas.

¿Tienen ustedes decidido el ancho del Madrid-Valladolid, que sí es de su competencia? Es muy importante para ver la permeabilidad de la red ferroviaria en el futuro, y para su continuidad. Usted imagínese que se hace también el Madrid-Valladolid con ancho europeo. Ya tenemos una nueva frontera en Valladolid que rompe una doble cuestión; primero, la doble utilidad para viajeros-mercancías del Madrid-Valladolid y, en segundo lugar, estamos hablando de una nueva frontera interior ferroviaria, en este caso en Valladolid. Este va a ser un debate intereses en los próximos meses. Me gustaría saber si han decidido también en qué ancho van a hacer esa nueva infraestructura.

Me gustaría preguntarle si no le sorprende que tenga dinero para el Madrid-Valencia, aunque de momento sea 2.000 millones, en algo que todavía no tiene proyecto ni trazado definido y no tenga para una obra como la variante de Pajares, que ya ha salido a información pública, y sin embargo, usted dice que no ha recibido ningún encargo al respecto. Según el espíritu del GIF, de que hace las grandes obras, supongo que será de su competencia. ¿No tiene noticia de por qué no ha pasado a su competencia? Se ha efectuado ya un gasto de 160 millones de pesetas y el proyecto está en proceso de información pública, por lo que nos gustaría saber por qué no tiene atribuida su competencia.

En esta idea, que ustedes afirman, de ser gestores de la infraestructura, en la línea de separación de infraestructura y gestión ferroviaria, quiere decir que el Euromed va a pasar la infraestructura a su competencia. Si es así, nos gustaría conocer qué va a pasar con la diferencia de ancho entre una línea recién terminada, Valencia-Barcelona, como es el Euromed y la alta velocidad Madrid-Barcelona a partir de Tarragona-Barcelona.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: La intervención del señor García Gallego dejó claro un diseño, posiblemente

te la primera vez que queda clarificado. El diseño es pertinaz en tres elementos básicos. La red va a ser dual, no solamente de anchos sino de velocidades antes de tener unos mínimos garantizados, para el caso de Galicia, de seguridad, de velocidad y de comodidad.

En segundo lugar, yo no dudo de que el señor Aznar esté muy interesado en el AVE a Valladolid. Eso entra dentro de un diseño de España clarísimo, que es la integración en las redes básicas fundamentales de Andalucía, de la capital del Estado, de todo lo que es para la concepción de Castilla, la frontera francesa y todo lo que significa el Mediterráneo. Es una idea de España absolutamente vigente, con mucho peso político en las cabezas de los que gobiernan este país y perfectamente diseñada.

Conclusión, Galicia queda fuera del tren de alta velocidad *stricto sensu*, lo cual conduce a una marginalidad. Ese estudio del que usted me habla para acceder a Galicia quiere decir eso: acceder a una red que en el año 2007 va a estar obsoleta. Con las cantidades presupuestadas hasta el año 2007 ni un solo tramo de Galicia tiene doble vía, que ya es decir; ni uno solo. Por supuesto, todo sin electrificación menos el tramo que está electrificado desde los años sesenta, que es Vigo-Ourense-Monforte.

Por último, no pongan pretextos orográficos. De Monforte a A Coruña hay menos dificultades orográficas que de Madrid a Valladolid y menos que de Madrid a Córdoba; desde A Coruña hasta Vigo hay menos dificultades orográficas que las que acabo de señalar. No nos tomen el pelo. Digan que ese es el diseño. Este diseño de quedar incluso fuera de la alta velocidad —fíjese bien en lo que le digo— sería algo aceptable si antes en Galicia tuviésemos trenes de 120/150 kilómetros. Pero ustedes siguen negándose a aceptar el plan ferroviario del Parlamento de Galicia, que solamente proponía esto en doce años, es decir, llegaremos al año 2007 con un tren que no podremos utilizar, contra los criterios del mercado. Hablen ustedes de la potencialidad del mercancías, hablen ustedes de los viajeros que hay entre A Coruña y Vigo y si nos presentan algún sitio del Estado español que en términos relativos esté tan ocupado, vuelvo a repetir que callo. Esto es un diseño de verdad, de una españolidad enfermiza.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Peralta.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Señor García Gallego, yo me limitaría a pedirle, por favor, que en la hoja de inversiones del 2000 nos remitiera de manera desglosada lo que es la inversión no regionalizable, para que sepamos exactamente a qué corresponde. Pienso en el consejero de Obras Públicas de la Generalitat valenciana, diciendo cosas que no se corresponden con la realidad, cuando hablaba de que se financiaría con endeudamiento.

Le agradecería que nos remitiera por escrito ese dato.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Carreño, tiene S.S. la palabra.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: En algunas intervenciones se han citado responsabilidades que no tienen nada que ver con el GIF. Después tendremos ocasión de saber las actuaciones de Renfe sobre prestación

y calidad de servicio de transporte, tráfico y puntualidad o mejora de los tiempos del servicio en Galicia y en otras regiones de España.

Por otro lado, quiero agradecer la aclaración del señor García Gallego sobre la próxima constitución de la comisión hispano-portuguesa para el estudio de las comunicaciones entre España y Portugal, que si no se han hecho antes no ha sido precisamente por culpa de los gobiernos de España; y al hablar de gobiernos no hablo del actual, sino de anteriores.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar el debate correspondiente a esta segunda comparecencia, tiene la palabra el señor García Gallego.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO GESTOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS** (García Gallego): Trataré de ser breve.

Por lo que se refiere al señor Caldera, aparte de lo que tiene el GIF, creo que la inversión prevista en esa planificación ferroviaria que está realizando el Ministerio de Fomento hasta el año 2007 es suficiente. Para los proyectos que tenemos encomendados tenemos aproximadamente dos billones de pesetas hasta ese año 2007. Luego el resto es para financiar otro tipo de actuaciones. Sinceramente, creo que sí llega para cubrir todas las actuaciones que tendrá previsto el Gobierno en ese plan ferroviario. Supongo que si se presenta formalmente, estará contemplada ahí la forma de financiar las distintas actuaciones a lo largo de los años.

En cuanto corredor Madrid-Valencia, figura en los presupuestos el importe total de las obras, que son 400.000 millones. Lo que digo es que tengo perfectamente asegurados en este momento esos 400.000. Si cuesta más, porque el trazado que se elige es más caro, habrá que buscar una financiación complementaria. No he dicho que no exista esa financiación, sino que en este momento la previsión que tenemos es para 400.000 millones. El Madrid-Valladolid estará para el año 2005, y así figura en el anexo de inversiones. Y no entro en la consideración sobre el 1,1 o el 1,6 por ciento del PIB, porque no me corresponde a mí.

Al señor Santiso le tengo que decir que de las planificaciones que conozco hasta ahora, a nivel ferroviario —no le pudo hablar de carreteras—, es el momento en que tenemos datos más claros y más concretos de lo que se va a hacer en este país, porque hasta ahora todo estaba difuminado. Lo único que aparecía en el PDI era un plano en colores, con unas rayas que no decían prácticamente nada, ni por supuesto se hablaba de financiación; se hablaba de financiación en cifras muy globales, pero no había un GIF al que se le hacían encargos concretos, ni nada que se le pareciera.

En cuanto al corredor Madrid-Córdoba, que inicialmente estaba en ancho español, supongo que la decisión se adoptó por razones técnicas. Si se tomó por otras razones, debo matizar que no es imputable a este Gobierno. Lo que sí es cierto es que a nivel técnico en este momento tenemos muy claro que una vez con Madrid-Sevilla y Madrid-Barcelona en ancho internacional, y por muchas otras consideraciones que he expresado antes, la decisión más razonable y más conveniente es que estos nuevos corredores se hagan en ancho internacional. En Valladolid está el tema en estu-

dio, pero probablemente se deba hacer en ancho internacional por otra razón, porque Madrid-Valladolid tiene la otra línea.

Por lo que se refiere a las mercancías, tema que antes no he explicado, no quiere decir que no puedan pasar mercancías por ellas estas líneas de alta velocidad. De hecho, en Alemania sucede. El único condicionante que pueden tener de cara al mantenimiento de la línea es que no sean mercancías pesadas, pero las mercancías ligeras, como coches o paquetería, pueden circular perfectamente a altas velocidades en trenes adecuados como circulan en otros sitios. No es que esté vetado a las mercancías, sino que pueden circular por estas líneas. En el caso de Valladolid da la casualidad de que hay otra vía, la vía actual y la vía futura. Por tanto, no habrá ningún problema, sea cual sea el ancho. Si las mercancías son ligeras y se necesita un viaje rápido a la frontera, por ejemplo que la Renault necesite poner los coches rápidamente en Francia, podrá circular por el ancho internacional sin problemas. Si son mercancías pesadas convencionales, lo podrán hacer por la otra vía.

En cuanto a Pajares, no le puedo contestar porque no me corresponde a mí. En lo que se refiere a Euromed, actualmente tiene una diferencia de ancho. No presenta ningún problema por la tecnología del Talgo, y en estos momentos ya tiene desarrollada una cabeza tractora que cambia el ancho, que, como ustedes saben, hasta ahora no tenía. Son dos minutos lo que se tarda en el cambio de ancho. En un futuro cabe todo, incluso el cambio de ancho en el corredor mediterráneo, pero repito que no es necesario.

El señor Rodríguez habla de articular y equilibrar el territorio y dice que es una concepción de españolidad enfermiza. Es una contradicción enorme. Para llegar a Galicia hay que pasar por Valladolid o por Medina del Campo. Por tanto, hay que hacer primero el eje Madrid-Valladolid. No se puede hablar de llegar y desarticular si no se hace primero el eje fundamental, que es el de Madrid-Valladolid. No estoy de acuerdo con usted. En el caso de Galicia en concreto, de León a Monforte, por ejemplo, hay unas dificultades orográficas importantísimas. En el corredor Coruña-Vigo usted sabe que se está realizando, dentro de este convenio con la Xunta y Renfe, modificaciones de trazados para 160 y 180 kilómetros por hora. **(El señor Rodríguez Sánchez: Si no hay doble vía.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez, no dialoguen entre sí.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO GESTOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS** (García Gallego): Eso es todo lo que le puedo decir. En cualquier caso, por las noticias que yo tengo, Galicia aparece en ese plan con los tiempos que le he dicho, que es: Coruña-Vigo en menos de cuatro horas, dato importante que hay que tener en cuenta y el horizonte es el 2007.

En cuanto al señor Peralta, diré que le remitan la información que ha pedido.

El señor **PRESIDENTE**: Señor García Gallego, quiero darle las gracias por su presencia y por la información facilitada a esta Comisión.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE RENFE (CORSINI FREESE). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (Número de expediente 212/002161), DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA (Número de expediente 212/002200), DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA (Número de expediente 212/002240) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/002301).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar comienzo a la tercera comparecencia, del presidente de Renfe, que ha sido solicitada por el Grupo Mixto, el Grupo Parlamentario Socialista, el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida y el Grupo Popular. Exactamente igual que en la anterior comparecencia, le vamos a dar la palabra al señor Corsini para que exponga, durante unos breves minutos, el planteamiento general de su presupuesto.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Corsini Freese): Señorías, como saben, siempre es un motivo de satisfacción venir aquí, a esta Comisión, que puntualmente y siempre apoya al ferrocarril. Voy a pasar brevemente a hacer una exposición general sobre la situación actual y cuáles son las previsiones para el año 2000.

Los presupuestos de explotación y capital que presenta Renfe para el ejercicio 2000 contienen la plasmación a un año de los objetivos estratégicos, tanto en sus aspectos cualitativos como en las mejoras económicas que se ha fijado la empresa en su plan a medio plazo. En un contexto de dirección estratégica, Renfe elaboró sus previsiones plurianuales. Esta planificación tiene como finalidad básica el establecer para cada unidad de negocio el proyecto de actuación para los próximos cinco años. Por medio de este proyecto se pretende continuar la mejora sistemática de los resultados económicos y de productividad, mejorar la calidad de los servicios para los clientes, desarrollar nuevos servicios y productos que generen valor, tanto para los clientes como para la empresa, y establecer un marco de actuación flexible que permita adaptarse con éxito a los diferentes escenarios potenciados del entorno y del mercado.

La planificación a medio plazo se ha realizado desde la siguiente perspectiva. Primero, el desarrollo de nuevas infraestructuras, que aparecen en el período, fundamentalmente la línea alta velocidad Madrid-Barcelona, constituye un elemento positivo para la posición del ferrocarril dentro del sector del transporte y afecta de forma trascendental a los tráficos actuales de Renfe. La hipótesis considerada es que la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Lleida entre en funcionamiento a finales del año 2002.

Segundo, la demanda social de transporte de ferrocarril y la evolución de la calidad de los servicios ofrecidos por Renfe y su percepción por los clientes, constituye una oportunidad que se debe aprovechar en el período para la mejora de la posición competitiva de la empresa.

Tercero, el desarrollo de la oferta y calidad se realizará de forma compatible con la reducción del coste, el incremento de la productividad y la mejora de los resultados económicos.

Cuarto, Renfe dispone de activos que nuevos escenarios permiten su utilización en el mercado y la generación de recursos económicos que reducen sustancialmente la necesidad de aportación de fondos del Estado. En esta línea, y de forma similar a como se está planteando en el contexto internacional, se pretende explotar las capacidades conexas al propio transporte, como pueden ser las telecomunicaciones (aprovechando la demanda y capacidad derivada de la liberalización del mercado), la explotación comercial de las estaciones, la puesta en el mercado de activos innecesarios por el ferrocarril, a través de fórmulas que aseguren su rentabilidad en el largo plazo.

Quinto, de cara a la mejora de la gestión de los recursos y adaptación a un mercado que progresivamente tiende a ser liberalizado, se considera en la planificación estratégica un conjunto de actuaciones organizativas y de clarificación de costes. Estas acciones son coherentes, tanto con esta línea de liberalización del sector como con la mejor gestión de la empresa.

Sexto, el plan a medio plazo incorpora las inversiones de material requeridas para la explotación de las nuevas infraestructuras, entre las que destaca la derivada del proyecto Madrid-Barcelona. Renfe considera que la rentabilidad del proyecto hace viable la financiación del material por fórmulas específicas que permitan la adquisición sin incrementar el endeudamiento de la empresa.

En resumen, las previsiones para el próximo año tienen en cuenta la recuperación del tren como opción básica del transporte, la adaptación realizada por Renfe de su organización hacia la satisfacción del cliente y la incorporación de la intermodalidad al sistema ferroviario, asumiendo que cada modelo de transporte disfruta de ventajas comparativas y está concebido para mercados específicos.

Desde el punto de vista de la misión de la empresa y de las relaciones económicas con el Estado, existe un marco caracterizado en el momento actual por las siguientes reglas de juego. Primero, la gestión en infraestructura (gestión de la circulación y mantenimiento de la infraestructura) la realiza Renfe por cuenta del Estado. Esta actividad está regulada por un contrato específico y se desarrolla dentro de la empresa por medio de organizaciones dedicadas exclusivamente a esa actividad. Los servicios de transporte los ejecuta la empresa en dos regímenes económicos diferentes: uno, de servicio público y, otro, de mercado. El transporte de cercanías y regionales se realiza en régimen contractual con aportación pública; en el caso de regionales también con aportaciones contractuales de las propias comunidades autónomas. El resto de actividades se realiza en régimen de mercado en donde la aportación del Estado se efectúa en el marco de un plan de viabilidad.

La definición de la red ferroviaria y la financiación en infraestructuras es misión del Estado. Las infraestructuras ferroviarias han de ser contempladas en el conjunto de las infraestructuras del país. En síntesis, la aportación del Estado está justificada desde el punto de vista económico y los objetivos de la empresa determinados, pudiendo seguirse su cumplimiento puntualmente.

A continuación expondré un avance de los resultados del ejercicio en curso, para pasar a referirme al presupuesto del 2000 y a las perspectivas de futuro. Avance de 1999. En el ejercicio actual de 1999, la situación acumulada a agosto

respecto al mismo período de 1998 presenta una buena perspectiva. Las unidades de negocio han realizado su balance provisional del primer semestre con resultados positivos, tanto en los parámetros económicos como en los de gestión y servicio. La puntualidad de los trenes registra máximos históricos en las circulaciones de las unidades de negocio regionales y grandes líneas. La evolución positiva de los ingresos se ha visto acompañada por la evolución de los gastos, reduciéndose los mismos en un 2,7 por ciento y pasando de 302.863 millones de pesetas, en el año 1998, a 294.546 millones de pesetas, en 1999. Los ingresos en cercanías han crecido un 7,1 por ciento; los de regionales un 6,5 por ciento; los del AVE, el 15,2 por ciento; grandes líneas, un 7,3 por ciento y las unidades de mercancía incrementan sus ingresos respecto al año anterior en un 1 por ciento. Con ello, el resultado antes de subvenciones acumulado a agosto, ha pasado de 159.320 millones de pesetas, en 1998, a 149.090 millones de pesetas, en 1999; es decir, ha mejorado un 6,4 por ciento.

El avance del ejercicio en curso incluido en estos presupuestos generales contempla un resultado, antes de subvenciones, de menos 232.109 millones de pesetas, mejorando el presupuesto de explotación de Renfe incluido en los Presupuestos Generales del Estado aprobados para 1999 en 20.328 millones de pesetas. En los primeros meses de este año se negoció con los sindicatos un nuevo expediente de regulación de empleo, en línea con los que hemos venido llevando a cabo los últimos años, que fue aprobado el 29 de abril de 1999. Por unidades de negocio, operadoras de transporte, destaco que se ha firmado en julio un convenio de colaboración entre la Autoritat del Transport Metropolità y Renfe, cuyo objetivo es regular la integración tarifaria de los servicios de cercanías en el ámbito de la actuación de la ATM, dentro del marco tarifario de dicha autoridad, así como promover la coordinación de la oferta de servicio de cercanías con el resto de las ofertas del transporte colectivo. En línea con la promoción de la intermodalidad, en la estación de cercanías de Pirámides, en Madrid, se ha inaugurado un intercambiador que conecta las líneas C-7 y C-10 de cercanías con la línea 5 de metro, además de conectar con otras cinco líneas de la Empresa Municipal de Transporte que proceden del corredor noroeste de Madrid.

Siguiendo con la mejora de la oferta en trenes regionales desde el 1 de julio circulan en Galicia los trenes ligeros 596, que entran en servicio en la relación Monforte de Lemos-Lugo-A Coruña. También ha empezado a circular por el corredor mediterráneo el tren Arco, que sustituirá a los Intercitys que actualmente vienen realizando este recorrido. Arco es la denominación comercial del material transformado en nuestros talleres de la serie 10.000, aptos para la circulación a 200 kilómetros por hora y su incorporación supone un avance en el desarrollo comercial iniciado por la unidad de grandes líneas.

Respecto a la puntualidad en el mes de agosto, el 99,4 por ciento de los trenes de cercanías llegaron a destino con un retraso inferior a 3 minutos. El 99,7 por ciento de los trenes AVE llegaron a destino también con retraso inferior a 3 minutos. Se alcanza exactamente igual la puntualidad del 99,2 por ciento para los Talgos 200; el 96,5 por ciento en regionales y el 94,9 por ciento en grandes líneas.

Presupuesto para el año 2000. Las aportaciones del Estado para el ejercicio 2000 son de 224.584 millones de pesetas (117.910 como subvención de explotación y 106.674 como subvención de capital, descontada la aportación para el plan de recursos humanos), unos 4.000 millones de pesetas menor que en 1999. El presupuesto de explotación elaborado por Renfe presenta un resultado antes de subvenciones de menos 224.584 millones de pesetas. Por partidas, en la comparación del año 2000 con el año anterior, cabe hacer los siguientes comentarios. Los ingresos de tráfico presentan un crecimiento del 5,4 por ciento sobre el avance del año 1999; los gastos de personal previstos para el 2000 se incrementan el 0,8; la reducción de plantilla, debido a la ampliación del plan de regulación de empleo, se estima en 438 trabajadores en el año 2000, y el incremento salarial previsto es acorde con la normativa al respecto incluida en el proyecto de ley de presupuestos para el 2000, es decir, el IPC, el 2 por ciento. Los materiales y servicios del exterior presentan un crecimiento del 3,3 sobre 1999, inferior al 5,4 por ciento del incremento de ingresos. Los gastos financieros contemplados en este presupuesto alcanzan la cifra de 65.650 millones de pesetas, 1.554 millones de pesetas menos que la previsión de 1999, como reflejo de la política financiera de la compañía, del ajuste del ritmo inversor y de la bajada de los tipos de interés.

Estas cifras implican un nivel de actividad, medido en kilómetros/tren, de 174.1 millones, un 1 por ciento mayor que la prevista para 1999. Con dicha actividad, el volumen previsto de viajeros transportados en el año 2000 será de 429 millones de pasajeros, un 3,2 por ciento mayor que en 1999. De ellos, el 89 por ciento corresponderá a viajeros de cercanías, mientras que la demanda de los servicios de la U.N. de Alta Velocidad superará los cinco millones de viajeros. Asimismo, las toneladas transportadas en el año 2000 superarán en la previsión los 29 millones anteriores, es decir, un 4,9 por ciento por encima de 1999. Todo este volumen de transporte será compatible con el mantenimiento de los altos niveles de puntualidad ya obtenidos en la actualidad y la mejora de los indicadores de calidad percibida por los clientes. En síntesis, para el año 2000 Renfe prevé el cumplimiento global de este presupuesto, continuando el control sobre el endeudamiento de la empresa. De cara al futuro próximo vamos a contemplar como punto de partida los avances ya consolidados, con el objetivo de situarnos con garantía ante la evidente llegada de la competencia. Y creo que, al igual que en etapas anteriores, hemos sabido responder a los retos que se nos han planteado.

En relación con las inversiones, la inversión que Renfe tiene previsto realizar en el ejercicio 2000 se estima en 114.894 millones de pesetas. Estas inversiones incluyen aquellas requeridas para la operación del transporte y las correspondientes para el mantenimiento y la rehabilitación de los activos existentes en infraestructura. Las inversiones en activos de infraestructura incluyen las consideradas en el epígrafe de mantenimiento de infraestructura, que suponen 32.016 millones de pesetas. Esto representa un 28 por ciento sobre el total. Estas inversiones corresponden a las necesarias para el mantenimiento de activos de infraestructura y corresponden a más de setecientas operaciones, tanto

en infraestructura y superestructura de vía como de electrificación e instalaciones de seguridad, así como las telecomunicaciones en la red troncal de fibra óptica. Asimismo incluye las inversiones en activos asignados a la unidad de negocio de circulación, que son 4.630 millones de pesetas, y las inversiones ejecutadas en coordinación con el Ministerio de Fomento, que alcanzan la cifra de 14.158 millones de pesetas, entre las que deben destacarse las correspondientes al convenio con la Xunta de Galicia, de 5.104 millones de pesetas.

Entre las inversiones relativas a las unidades de negocio operadoras del transporte caben destacar las siguientes: Regionales ejecutará una inversión en el ejercicio de 6.197 millones de pesetas, entre las que cabe mencionarse la inversión correspondiente a los siete nuevos trenes TR.2, cuya contratación se ha llevado a efecto en el primer semestre de 1999, con un coste total de 3.500 millones de pesetas; veintidós trenes TRD.3, cuya contratación está prevista en el período 1999/2000, con un coste total de 12.600 millones de pesetas, y Cercanías invertirá en el ejercicio 17.695 millones de pesetas. Se destaca la anualidad correspondiente a la adquisición de 46 trenes de la serie 447 contratados en 1998 por un coste total de 26.174 millones de pesetas, de los que durante este ejercicio se desembolsarán 11.755 millones de pesetas. Grandes Líneas realizará una inversión de 11.325 millones de pesetas, siendo la más significativa la adquisición de 16 composiciones Talgo que fueron contratados en el primer semestre de 1999 con un coste total de 11.584 millones de pesetas. Entre las inversiones de Cargas —9.438 millones de pesetas— destaca la adquisición de nuevos vagones por importe de 3.145 millones de pesetas, y el programa de modernización y mejoras técnicas de locomotoras para incrementar su productividad, 3.450 millones de pesetas. Transporte combinado plantea la modernización de sus terminales de mayor proyección, así como la renovación de los medios de carga —grúas, etcétera— ya amortizados. Finalmente, se van a destinar 1.914 millones de pesetas para equipamiento de los talleres de mantenimiento de trenes y adquisición de piezas de parque.

A lo largo del ejercicio 2000 está prevista la aprobación y contratación de nuevas inversiones por un valor total de 215.888 millones de pesetas, de los que el 52 por ciento —111.750 millones de pesetas— corresponde a la adquisición de trenes para la nueva línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa. El gasto de estas importantes adquisiciones incidirá en el año 2001 y siguientes, es decir, fuera del bienio. La adquisición de estos trenes será financiada mediante proyectos de financiación específicos, a través de fondos generados por la propia explotación de la línea. El nivel total de compromiso en el bienio 1999/2000 en material rodante ascendería a los 111.750 millones de pesetas relacionados con las nuevas infraestructuras, más 74.893 millones de pesetas en otro material, suponiendo un total de 186.643 millones de pesetas.

Perspectivas de futuro. Creo que la sociedad española ha orientado de nuevo su mirada hacia el tren. Hemos conseguido recuperar la confianza de los ciudadanos en nuestros productos y debemos saber proyectar esta recuperación al nuevo siglo, situando al tren en el centro del mercado de movilidad de viajeros y mercancías y convir-

tiéndolo en imagen y sinónimo de eficacia, calidad y rentabilidad. El incremento de los transportes de viajeros y mercancías, la racionalización y reducción de costes y sobre todo la mejora de la calidad de los servicios han supuesto la progresión más importante de resultados de la historia de Renfe, que se traduce en un menor coste para la sociedad, disipando escepticismos sobre el futuro del tren. Esta buena situación debe ser punto de partida para afrontar el futuro con ilusión y esperanza, conocedores de que nos esperan cambios de gran calado. No podemos ignorar lo que ocurre en los países de nuestro entorno, en los que el ferrocarril apunta a una apertura de la competencia. Aparecerán otros operadores ferroviarios que circularán al mismo tiempo que nosotros por las líneas en las que ahora prestamos nuestros servicios. La estrategia para afrontar el futuro con éxito pasa por la mejora continua de la calidad de la oferta. Aunque la construcción de nuevas infraestructuras escapa a nuestras competencias, si bien afecta directamente a la calidad del servicio, debemos asumir el compromiso de su dinamización, ya que nos permitirá posicionarnos mejor en el mercado incrementando nuestra competitividad. En esta nueva oferta la adquisición de material debe contribuir a hacer nuestros productos más atractivos, eficientes y apreciados por los clientes. Objetivo prioritario será seguir reduciendo el coste del ferrocarril para el Estado. Lo realizado hasta ahora ha sido mucho, pero no nos garantiza el éxito en el proceso de liberalización que se avecina. Es necesario volver a dar un nuevo paso adelante que nos permita ganar el futuro, con la confianza en que nuestra experiencia y nuestro buen hacer nos van a permitir ser los protagonistas del diseño de los cambios que es necesario afrontar.

El señor **PRESIDENTE**: Corresponde ahora intervenir a los grupos parlamentarios que han solicitado la comparecencia, empezando por el Grupo Parlamentario Socialista, y para ello tiene la palabra el señor Caldera.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Gracias al presidente de Renfe por su intervención.

Podríamos decir que este debate va a ser una continuación del anterior. Nosotros tenemos mucho interés —y, por lo que hemos visto esta mañana, todos los grupos de la oposición al menos— en sobrepasar un tanto la vertiente puramente presupuestaria y entrar en la de modelo ferroviario. Ojalá se cumplan esos buenos deseos que usted ha manifestado al final: que la sociedad española vuelva sus ojos hacia el tren y que los poderes públicos respondan a ese renovado interés de la opinión pública. Yo lamento decir que por parte de la Administración veo que hay todavía muchos problemas a superar. Por tanto, en mi intervención, que va a ser breve, haré referencia tanto a temas presupuestarios como de modelo.

El año pasado usted señaló aquí que en 1999, a lo largo de este ejercicio, se establecería el futuro contrato-programa de Renfe. No hay contrato-programa, nosotros no tenemos información y nos conviene saber las causas, queremos saber qué va a pasar con el contrato-programa. ¿Es verdad que los borradores que circulan sólo establecen un marco temporal de los años 1999 y 2000? Porque, si es así, permítame que le diga, señor presidente de Renfe —yo sé

que no es su culpa, yo sé que la culpa está en Fomento—, que este contrato-programa nace muerto, acabado ya el año 1999, y el año 2000 todo el pescado vendido, si me permite la expresión un tanto vulgar, es decir, ya establecido en los presupuestos, tanto en relación con Renfe como en relación con el Ministerio de Fomento y con GIF. Por tanto, creo que eso da muestra de una importante desidia y de una falta de interés evidente, y supongo que también da muestra de discrepancias notables entre Fomento y la dirección de Renfe, porque aquí ha habido problemas que espero que usted en su respuesta nos aclare.

Tercer rasgo característico. Para nosotros el ferrocarril convencional ha dispuesto de pocas inversiones y de una mala gestión política. Desde luego ha habido importantísimos retrasos, siendo el ejemplo más evidente el del corredor mediterráneo. Desde el punto de vista del modelo hemos hablado de que el contrato-programa no existe en este momento y queremos saber qué va a pasar con él, porque a nosotros nos preocupa muchísimo. La primera propuesta de contrato-programa es evidente que suscitó rechazo por parte de Renfe y también por parte de los sindicatos. Desde luego, en la comparecencia que tuvo aquí el señor Vilalta a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista se vio la intención evidente del Ministerio de Fomento y del señor Vilalta de establecer dos redes diferenciadas de ferrocarril en España. Esa era la intención evidente de la propuesta original, mediante la cual el GIF se haría cargo de una red moderna de alta velocidad y Renfe se quedaría con el resto de la red. ¿Qué va a pasar? ¿Quién va a ser el gestor de la red? Nosotros queremos saberlo. ¿Quién va a ser el explotador de la misma? ¿Sabe usted algo? Porque aquí oficialmente no tenemos ninguna noticia. Desde luego, la posición política de mi grupo es clarísima. Nosotros no queremos una dualidad ni creemos en ello. Queremos un ferrocarril integrado y una gestión única y vamos a ver si esto lo conseguimos.

Me preocupa aún más el hecho de que, en cuanto al problema de la negociación del contrato-programa, después de estos iniciales rechazos, parece ser —se lo pregunto a usted— que el borrador actual lo que hace es encomendar a una comisión de nivel técnico el futuro de la red. A mí me parece que esto necesita ya una urgente definición y que no hay que esperar más tiempo. La definición de este punto me parece esencial, porque de lo contrario habríamos perdido cuatro años, cuatro años solamente para ello. Además, el hecho de que no tengamos contrato-programa nos está impidiendo —no sé si usted coincidirá con mi punto de vista— definir con claridad el nuevo modelo de empresa ferroviaria. Usted lo ha dicho, hay riesgos, en el mejor sentido de la palabra, competitivos evidentes de futuro, hay que garantizar que la separación de la gestión de la infraestructura y la operación de los trenes va a traer una mejora en todos los sentidos y, desde luego, el hecho de que no exista contrato-programa va a perjudicar, creo yo, la definición clara, al menos en lo que nosotros pedimos, del nuevo modelo.

El año pasado también nos dijo usted en su comparecencia que había graves dificultades estructurales del transporte de largo recorrido en el área norte-noroeste, donde las infraestructuras ferroviarias no nos permiten ser competitivos. Yo coincido plenamente y seguro que el resto de los compañeros de los grupos parlamentarios de la oposición

también van a coincidir, habiéndolo puesto de manifiesto en el debate anterior. Bien, pues yo creo que cada vez somos menos competitivos en ese cuadrante. ¿Por qué? Yo le pediría que nos detalle las inversiones en ese corredor y que se pronuncie sobre el lamentable espectáculo que se está dando respecto al corredor norte-noroeste, la variante norte. No sé si usted ha tenido oportunidad —supongo que igual que nosotros— de conocer unas declaraciones que ayer o anteayer hizo el ministro de Fomento ofreciendo una nueva alternativa a ese corredor, un túnel debajo del Pardo. Por cierto, que el señor Santiso preguntó al presidente del GIF el año pasado, y también se lo preguntaba a usted, si conocía algún túnel por el Pardo o por Guadarrama, me da igual, por donde circulen los trenes a 350 kilómetros por hora, porque parece ser que eso también ha venido a ratificarlo esta mañana el presidente del GIF. En todo caso, me gustaría saber cuál es su opinión, porque resulta que se suspendió un estudio informativo, usted lo sabe muy bien, y se puso en marcha un concurso de carácter restringido con cuatro variantes, ninguna de las cuales contempla esta nueva alternativa del túnel por debajo del Pardo. Lo que yo quiero saber es si todos estos inconvenientes y todos estos problemas nos van a condenar a no tener variante norte o si es posible superarla y cuál es su opinión acerca del mejor trazado.

Me gustaría que nos explicase también cuál es su punto de vista sobre las inversiones previstas para el programa de renovación de vías y para la supresión de pasos a nivel, algo que ya discutimos también el año pasado y que yo creo que eran muy insuficientes y que lo siguen siendo. En cercanías es verdad que al menos el presupuesto del Ministerio de Fomento sube notablemente este año, pero hay que tener en cuenta que venía de una cantidad tan exigua, había sido tal el recorte en los años anteriores, que no sé si los 9.000 ó 10.000 millones, creo recordar, de inversión en cercanías a usted le parecen suficientes. También me gustaría que se pronunciase sobre una propuesta que está circulando, desde luego en la Comunidad de Madrid, en la que se pide la transferencia de la red de cercanías a la comunidad autónoma. Simplemente quiero saber, si usted se puede pronunciar, qué le parece esa propuesta. Y qué le parecen los presupuestos de inversiones de Renfe con el Ministerio de Fomento, por ejemplo una serie de corredores como el de Valladolid-Burgos, en el que sólo vemos estudios; Pajares, del que sólo hay estudios; Palencia-Santander, más estudios; Palencia-Gijón, vuelta a los estudios y accesos a Galicia, revuelta con los estudios y en el corredor Madrid-Mediterráneo sólo tenemos la variante de Alpera, como usted sabe, que ya está adjudicada. Este gran mapa de futuras actuaciones ferroviarias desde luego en el año 2000 no se aprecia, por lo que novedades hay muy pocas. Por último, me gustaría saber si en el documento que se nos envía de las inversiones concretas de Renfe en provincias la cantidad no regionalizada, que es 65.000 millones, una cantidad muy elevada, corresponde al material rodante al que nos ha hecho referencia. Si puede especificar un poco más se lo agradecería.

Acabo con un análisis más concreto sobre el balance y la cuenta de resultados que se nos envía como documentación de la empresa Renfe. Por cierto, hay que decir que es una información bastante escasa pero, en todo caso, refleja una situación de cierta estabilidad respecto al año 1999. El

crecimiento de la actividad —coincide usted en su afirmación— estará en el entorno del 6, un poco menos, pero teniendo en cuenta que el crecimiento de la economía, el PIB nominal, va a estar en ese entorno parece relativamente razonable este crecimiento de actividad. De nuevo la contención de gastos de personal favorece en mucho la mejora de la cuenta de resultados y la reducción del 2,5 por ciento de los gastos financieros permitirá que las pérdidas de antes de las subvenciones disminuyan me parece que en ocho mil y pico millones de pesetas. Yo creo que eso es relativamente razonable, pero le voy a hacer una serie de preguntas de acuerdo con la información que yo recibo y que hemos podido estudiar.

En primer lugar, hay un notable aumento del endeudamiento a largo plazo y con los datos objetivos de años anteriores esto rompe la tendencia, por lo que me gustaría saber a qué se debe. El relativamente bajo crecimiento ya he dicho que hasta cierto punto es razonable, pero también se podría superar el crecimiento de los ingresos. ¿Por qué? Porque hay una situación de coyuntura económica expansiva, según el Gobierno, según los presupuestos que nos presenta. Por tanto, ese cinco y pico por ciento lo entiendo razonable pero quizás un tanto conservador. Yo creo que podría aumentar y me gustaría saber su opinión al respecto. ¿Hay ausencia de objetivos ambiciosos para ahorrar en costes de explotación? Y en particular a mí me llama la atención, señor Corsini, el apreciable incremento —antes se lo he preguntado al presidente del GIF, pero me ha dado una respuesta que no me ha satisfecho— de los gastos en servicios exteriores. Esto muestra un proceso creciente de externalización de actividades que afecta a toda la Administración y, desde luego, en el Ministerio de Fomento la sección 17 es muy notable. Una externalización de actividades creciente que parece demostrar la falta de confianza de este Ministerio en sus propias capacidades y en sus propios medios para la prestación de determinados servicios que externaliza. Y por último, la contención relativa de las inversiones —yo creo que hay una contención en inversiones— en relación con las necesidades de la red.

Finalmente, ¿me puede decir —porque yo no consigo sacarlo de la información que recibo— cuál es el tipo de interés medio de la deuda viva? ¿Qué actuaciones se desarrollan para reducirlo de acuerdo con el contexto de relativa bonanza económica de los últimos años? ¿Cuál es la situación de la deuda del Estado con Renfe? Nos gustaría saber cómo ha evolucionado en 1999 y las previsiones del 2000. Por supuesto, si no puede contestarme a todo esto ahora le agradecería que lo hiciese por escrito. Desglose de proyectos de inversión en obra nueva y grandes proyectos de reposición y detalle de gastos de personal: plantillas medias, gastos totales y crecimientos esperados. Y, por último, las causas que explican este crecimiento de los gastos en servicios exteriores que antes le he comentado.

El señor **PRESIDENTE**: Para completar la intervención del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Torres. Muy brevemente, por favor.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Señor Corsini, yo creo que no me equivocó si afirmo que Teruel es la única capital de provincia de España que no tiene comunicación

directa por ferrocarril con Madrid, con la capital de España. Como usted sabe bien, Teruel sólo dispone de una línea férrea, siendo la única que realmente nos vertebró como comunidad autónoma en Aragón. Se trata del eje norte-sur, el que va desde Sagunto por Teruel, Zaragoza, Huesca y Canfranc. Sin despreciar naturalmente la inmensa importancia que tienen otras que pasan por la comunidad autónoma, no por la provincia de Teruel, ésa, repito, es la única que nos vertebró como comunidad autónoma. Esta línea, como usted sabe también, señor Corsini, se encuentra en un estado lamentable. En las últimas fechas se han producido sucesivos descarrilamientos de trenes, con viajeros dentro, en el tramo Teruel-Zaragoza y también alguno en el tramo Teruel-Valencia. El último evento que se ha producido ha sido que en 48 horas un tren ha descarrilado tres veces. Afortunadamente no ha habido ninguna desgracia personal que lamentar. Digo que afortunadamente porque creo que la fortuna ha ayudado a que eso ocurra y seguramente también la prudencia de los conductores de los trenes. El hecho cierto es que se han producido los descarrilamientos porque el estado de la línea es lamentable. Comprenderá que esto genera una enorme preocupación a todo el mundo, preocupación que doy por hecho que usted también tiene. Así que, sinceramente le digo que no vea en lo que le voy a comentar ningún afán de crítica destructiva o demagógica, vea exclusivamente lo que hay, una enorme preocupación por lo que está pasando de la gente que vive allí y de este diputado que humildemente representa a esa provincia. Esta preocupación ha aumentado al comprobar que en el anexo de inversiones reales por regiones y provincias de Renfe está previsto invertir lo siguiente. En Huesca Renfe debe invertir, en el año 2000, 133.000.000; en Zaragoza va a invertir 205.000.000 y en Teruel va a invertir 7.000.000. Primero, quiero preguntarle en qué se van a invertir exactamente estos 7.000.000 porque no lo especifica la documentación que obra en mi poder. Segundo, usted comprenderá, señor Corsini, que con 7.000.000 de pesetas no se resuelve absolutamente ninguno de los problemas que le acabo de mencionar, ninguno, eso lo sabe cualquiera. Por otra parte, si tenemos en cuenta el convenio que existe entre Renfe, la empresa que usted preside, y la Diputación General de Aragón, según el primer párrafo de la cláusula sexta de este convenio en vigor, Renfe debería invertir el 50 por ciento de las cantidades que la Diputación General de Aragón le va librando como consecuencia de este convenio. Eso indica que Renfe debería llevar invertidos en este momento aproximadamente 425.000.000 de pesetas en la línea y, según la documentación que obra en poder de la Diputación General de Aragón, sólo se han invertido aproximadamente 272.000.000, por tanto quedarían por realizar obras por importe de 153.000.000 a cargo, repito, del presupuesto de Renfe, es decir la cantidad que la Diputación General ha ido abonando a la comunidad autónoma, que yo sé que va con retraso. Lo digo también aquí para que se sepa. Usted conoce mejor que yo el convenio y el segundo párrafo de esa misma cláusula sexta contempla la posibilidad de que se pudiera invertir entre los años 1998 y 1999, un bienio, alrededor de algo más de 1.000 millones de pesetas, de los cuales el 50 por ciento debería ser abonado por la Diputación General de Aragón. Pues bien, todos los estudios serios realizados hasta ahora, que yo sepa,

dicen que, para que los tramos de la línea férrea entre Teruel y Zaragoza y entre Teruel y Valencia puedan quedar en condiciones de seguridad y de rapidez suficiente para convertir un servicio que en este momento es muy complicado, difícil, costoso y peligroso, en un servicio adecuado para las necesidades que existen en la zona, sería necesario un mínimo de 3.000 millones de pesetas de inversión. Una inversión de 3.000 millones de pesetas en una línea férrea es muy poco, es una cantidad insignificante, muy pequeña. Sólo hace falta decisión y voluntad política para hacerlo. Señor presidente de Renfe, señor Corsini, le quiero preguntar si Renfe tiene o no esa voluntad política para abordar esa inversión, porque es fundamental que eso se haga si queremos que esta línea funcione.

Termino, señor presidente, diciendo sólo dos cosas más. Creo que cualquier observador comprobará que esta línea es estratégica en el famoso triángulo Madrid-Zaragoza-Barcelona-Valencia-Madrid, porque es una especie de diagonal que va desde la Comunidad Valenciana por Zaragoza. Además, repito, es la única línea que realmente nos vertebra como comunidad autónoma, las otras no. Por tanto, para nosotros es fundamental y en concreto para Teruel también. Señor presidente le pregunto qué son estos 7.000.000 de inversión que va a hacer Renfe en la provincia de Teruel y si contempla, además del dinero del convenio con la DGA, alguna otra mejora en la línea.

El señor **PRESIDENTE**: Corresponde ahora intervenir al Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. Para ello tiene la palabra el señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Gracias, señor Corsini, por su presencia para este intercambio de opiniones, sobre todo de explicación presupuestaria, de cómo afecta a Renfe el presupuesto del Estado para este año y sus consecuencias. Es un debate amplio en el sentido de que afecta a la política desarrollada por Renfe, a la que va a desarrollar, a sus planes de futuro y su realidad.

Por tanto, en primer lugar, aunque algunas cuestiones ya se han planteado, habría que insistir en el alcance que puede tener en la política de Renfe el retraso en la firma del contrato-programa, cuáles pueden ser las consecuencias de este retraso y también cuáles pueden ser las causas, si se debe a problemas de diferencias económicas, de diferencias en relación con el proyecto o a que el Gobierno necesita más tiempo para definir el modelo de explotación de la red ferroviaria, qué competencias van corresponder al GIF y a Renfe, lo que influye directamente en las cantidades a fijar en el contrato-programa o diferencias sobre la forma de abordar la deuda, de lo que también hablaré. Dentro de ese apartado, puesto que todavía está pendiente la negociación del convenio colectivo —se está en plena negociación y con dificultades—, aunque usted ha citado algunos datos sobre evolución de plantilla para el próximo año, nos gustaría saber cuáles son, en su opinión, los márgenes para la subida salarial o la masa salarial global, en fin, cuáles son las dificultades y las repercusiones que puede tener este conflicto, todavía abierto hoy, en la negociación del convenio colectivo.

En cuanto a la deuda, siempre hemos estado en contra de que el Estado desvíe inversiones —en nuestra opinión

tiene que afrontarlas directamente— y las traslade a una empresa pública, en este caso Renfe. Hay una deuda histórica, en torno al billón de pesetas, originada, en nuestra opinión, para evitar que el Estado apareciera con una deuda mayor, por lo que se ha trasladado la gestión y la necesidad de endeudarse a la propia compañía. Repetiré la pregunta: ¿Cuál es la evolución en estos momentos? Aparentemente había una tendencia a la baja a partir de los contratos-programa por la asunción del compromiso por el Estado de ir amortizando una parte de la deuda, por lo que una partida muy importante de esas cantidades iba destinada a amortizar deuda. En mi opinión y a falta de más datos, parece ser que la necesidad de invertir en nuevo material, tanto en trenes de viajeros como de mercancías, incluso la previsión de futuro para las líneas de alta velocidad están invirtiendo la tendencia. Quisiera saber si esto se contempla también en la negociación del contrato-programa y si no estamos de nuevo ante la aparición del mismo fenómeno, cargar unos costes importantísimos a Renfe a medio o largo plazo que luego dificultan tremendamente la gestión normal para dedicarse fundamentalmente a lo que tiene que hacer, al desarrollo de su infraestructura ferroviaria, por una parte, y a la explotación del propio servicio ferroviario por otra. Nos parece que es un lastre que ocupa mucho tiempo a la empresa y que le dificulta poder dedicarse a lo que tiene que hacer, al transporte.

También quisiera saber si el Gobierno, como acaba de anunciar el presidente del GIF, está a punto de sacar un plan de futuro ferroviario o un plan de inversiones ferroviarias, con unos objetivos aparentemente muy ambiciosos: conseguir tiempos en torno a las cuatro horas a las capitales de provincia, y si en ese proceso ha participado Renfe para explicar su opinión, puesto que entiendo que una parte importante de los técnicos ferroviarios y los que conocen de ferrocarril están en Renfe; es decir, si ha habido una aportación de ideas a este debate. Supongo que lo conoceremos muy pronto ahora que viene la campaña electoral, con el despliegue informativo habitual, cuando todo se limita a prometer, aunque para nosotros la realidad son los Presupuestos Generales del Estado. Siempre digo que lo que no está en los presupuestos del Estado no existe; está en la voluntad, está en deseo, está en proyectos, que cada uno explica o promete, pero la realidad concreta es, en nuestra opinión, que en ferrocarril, salvo la gran inversión Madrid-Barcelona, siguen siendo continuistas, siguen siendo insuficientes para recuperar el retraso en las inversiones de la red básica ferroviaria y abren nuestras incertidumbre que nos preocupan.

Por ejemplo, citando algunas, también se ha dicho aquí que también han tomado la decisión de construir el Madrid-Barcelona con ancho europeo o internacional.

¿Qué repercusiones puede tener para la propia explotación con el norte de España cuando aquí se acaba de afirmar que el Madrid-Valladolid será con ancho internacional? Los prototipos de los suministradores más importantes hasta ahora, franceses y alemanes, son de ancho internacional, los mismos que ustedes utilizan. También es verdad que hubo contratos con ellos, que se comprometían a hacerlo en ancho español, pero se da la paradoja que dejamos cautivo a ese material que no es de ejes intercambiables y que no tiene variación de ancho por su propia estruc-

tura y construcción. En mi opinión, van a tener ustedes una dificultad, vamos a poder circular en el mismo tren desde Sevilla a Valladolid, pero habrá que cambiarse de tren para conservar las prestaciones en Valladolid, o bien utilizar curiosamente de nuevo material Talgo, que tiene un prototipo para cambio de ejes también en material motor, pero perdiendo también prestaciones en velocidad hasta ahora, salvo que Talgo, también alcance velocidades similares, con lo cual estaríamos desmontando el argumento que se ha dicho antes para justificar la implantación del ancho internacional.

Yo creo sinceramente que el efecto troncal que se iba a producir, o que debería producirse con el Madrid-Valladolid, se puede difuminar y relativizar después con el resto de la red norte-noroeste. Por ello nos gustaría saber qué repercusiones y que inversiones necesitaría también para los nuevos puntos de ruptura o de frontera interiores que eso podría producir.

En el año 1986, si no recuerdo mal, cuando se cambió la decisión sobre el tramo Madrid-Sevilla, se hizo un estudio global del coste para nuestro país de lo aparentemente sensato, que era buscar un ancho único para toda la red. En aquel momento se hablaba del cambio a ancho europeo de toda la red, y parece ser que se descartó por el coste que suponía las dificultades de interrupción de tráfico, salvo algunos corredores, durante algún tiempo, lo que podría perder tráfico de mercancías, etcétera. ¿Ese estudio u otro similar se ha aportado también para tomar el Gobierno esta decisión? ¿Se han preguntado ustedes, en definitiva, cuál era su opinión sobre el ancho de vía?

El tema de cercanías es otro de los tráficos que ha crecido sustancialmente, demostrando una vez más que donde se invierte automáticamente aparecen los usuarios y, por lo tanto, se recupera también los ingresos económicos para el ferrocarril. Recientemente ha habido un anuncio de la Comunidad Autónoma de Madrid para desgajar de Renfe también la unidad de cercanías. Desearíamos saber si hay conversaciones en ese sentido, y, en el caso de confirmarse algún día una decisión de ese tipo, me gustaría que me confirmase si no tendría una incidencia directísima en el propio programa o las aportaciones de la Unión Europea, puesto que unas de las subvenciones van destinadas y fundamentadas en el tráfico regional de cercanías. Es decir, si a Renfe se le quitase el tráfico de cercanías, y sobre todo estos tan importantes, si automáticamente no habría una pérdida importantísima de ingresos de la Unión Europea.

También le preguntaría sobre si ustedes han hecho una comparación de la captación de tráfico (hemos visto que el incremento es paulatino pero lento en tráficos de viajeros y mercancías) y cuál es su cuota de participación en el tráfico global, tanto en viajeros como en mercancías. Sabiendo que Europa hace unos años estaba en torno al 20 por ciento en mercancías, y nosotros en el 7,8 pero ahora creo que estamos bastante más por debajo, desearía saber si ese incremento pequeño que se va observando, en el tráfico de Renfe se mantiene o es menor en lo que sería el porcentaje global; es decir, qué cuota tenemos realmente de transporte y qué posibilidades, que objetivos, porque en nuestra modesta opinión, sobre todo en el tráfico de mercancías, creemos que todavía hay una parte importante de penetración. El tráfico de mercancías por carretera va creciendo

mucho más rápido y, por lo tanto, Renfe aumenta su participación, con los graves problemas de coste, de mantenimiento, infraestructuras de carreteras, que eso supone para este país.

¿Cuál es su opinión? ¿Cree usted que hay ahí factores que pueden facilitar el crecimiento en esos sectores y cuáles son?

Me voy a referir al tráfico regional. Hemos visto con mucha preocupación, por ejemplo, que en Asturias hace unos días se suprimían tráficos directos entre León y Asturias. Lógicamente ha provocado un movimiento político y sindical en Asturias y me imagino que en León y se ha rectificado, pero lo que nos preocupa de este tema es que el mensaje fue: si ustedes quieren mantener la línea directa Gijón-León, tienen ustedes que pagar, léase comunidad autónoma o quien sea. Por lo tanto, nos produce también una preocupación el hecho de que parece que existe una cierta desconexión en este caso con las comunidades autónomas respectivas para que estos planteamientos no se hagan a base de cambio de horario y supresión de trenes, sino en todo caso unas actividades concertadas, negociadas y que permitan mantener servicios básicos que ya de por sí tienen graves dificultades, como en este caso la inexistencia todavía de la variante de Pajares. ¿Qué problemas hay en ese sentido? ¿Por qué se producen este tipo de dificultades, con graves problemas también para la opinión pública ante la falta de servicio ferroviario entre Gijón-León, que poco a poco hemos regalado ya a la carretera.

Por último, dado que hemos preguntado por la variante de Pajares y no está en el GIF, hay 250 millones en el Euro-med, 250 millones en Asturias, y dado que Ineco ha hecho una parte del estudio y su relación directa con Renfe, me gustaría saber si usted tiene algún conocimiento, a través de Ineco, o bien formalmente —si no lo lleva ya el GIF lo tiene que llevar el Ministerio directamente o ustedes—, sobre la variante de Pajares, y cómo se puede explicar a la opinión pública que un compromiso alcanzado en este Congreso, en el que el partido del Gobierno anunció que iba a iniciar la construcción este próximo ejercicio, tenga una previsión plurianual de 500 millones para los próximos tres años.

Le deseamos lo mejor al frente de la empresa, pero creo que esta situación del GIF, con vocación de sector ferroviario al menos de una parte importante, demuestra que sigue existiendo indefinición en un tema fundamental, que es el modelo ferroviario para nuestro país con las implicaciones que ello tiene también para el futuro.

El señor **PRESIDENTE**: Corresponde ahora intervenir al Grupo Mixto, y, en su nombre, tiene la palabra el señor Rodríguez Sánchez, del Bloque Nacionalista Galego.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Participamos de la ilusión en el tema del ferrocarril con el señor presidente de Renfe, aunque desde una óptica gallega no podemos tener fundadas esperanzas de que el proceso futuro ayude a dinamizar, en el sentido de alcanzar unas calidades de servicio y unas infraestructuras adecuadas para el país.

En este sentido de la dinamización, que dijo que era uno de los papeles que podía cumplir Renfe al margen de ocupar su función estricta, me gustaría preguntarle al señor

presidente, en primer lugar, qué opinión le merece, y a ser posible no partidaria, el hecho de que Galicia vaya a contar con una inversión por todos los conceptos en este año —Ministerio de Fomento más Renfe— de unos escasos 5.000 millones de pesetas, precisamente para adecuar una red ferroviaria que usted sabe mejor que nadie que en su tramo más competitivo actualmente está colapsada e imposibilitada de mantener una calidad de servicio a pesar de los muchos usuarios que tiene. Me estoy refiriendo en concreto a la línea Coruña-Vigo-Porto, donde ustedes metieron muchos TRB, pero que no son capaces de hacer un trayecto de 170 kilómetros en menos de dos horas veinte minutos, a pesar de parar todos los trenes regionales en el tramo para que puedan pasar.

¿Usted cree que con estas inversiones en el año 2007 vamos a poder circular a 150 kilómetros por hora por ese corredor, tal como está planificado?

En segundo lugar, y es indicativo también de las deficiencias en que nos movemos, usted sabe que por motivos estrictamente políticos, ya que no sería la función de Renfe, y ante la demanda social, Renfe tuvo que participar en un convenio con la Xunta de Galicia para hacer que se complementara una cantidad ridícula del convenio Fomeno-Xunta de Galicia, que era 30.000 millones de pesetas en cinco años. Ustedes firmaron un convenio con la Xunta de Galicia, que ya es decir, porque tiene que poner dinero de su bolsillo, por otra cantidad similar de 30.000 millones, donde a ustedes les correspondería poner el 18 por ciento entre el año 1999 y el 2003 (el 18 por ciento ustedes, el 18 por ciento la Xunta de Galicia y un treinta y pico por ciento de fondos Feder que le correspondiesen a la comunidad autónoma). En concreto quería saber qué ha pasado con la partida a la que ustedes se comprometieron de 1.125 millones de pesetas. No la hemos visto en los presupuestos, a no ser que se nos haya pasado o que sean los 1.586 millones que figuran como inversión de Renfe en política de mantenimiento de una red, de mil kilómetros de vía dentro de Galicia.

En tercer lugar, en la mejora de la calidad del servicio, quiero hacerle notar varias cuestiones. La situación de la infraestructura es de tal calibre que para ganar tiempo, en concreto en el trayecto Monforte-A Coruña, han tenido que suprimir las paradas de los trenes regionales subvencionados por la Xunta de Galicia en más de nueve estaciones, para poder ganar media hora en un trayecto que ya se estaba haciendo en tres horas y media, y son escasamente 210 kilómetros de distancia. Si van a mejorar los tiempos de esta manera tan exigua a base de cargarse todas las estaciones que dan comunicación a muchos núcleos rurales, la funcionalidad social de Renfe, en concreto en un caso como Galicia de atender también al medio rural, se está deteriorando gravísimamente.

Y para que vean cómo hay algo que es contra natura, usted sabe que la sustitución de los trenes regionales de varias unidades por los trenes ligeros, en el trayecto Monforte-A Coruña, ya crearon problemas de ocupación. Están desbordados. Uno ya no lo pueden utilizar porque lo llevaron a Ferrol y allí está para cuando se pueda usar, que tampoco se puede utilizar muchos días porque desborda el número de viajeros. Lo cual prueba que aquí hay algo contra natura. Si con dos servicios al día, alguno de ellos está

desbordado, quiere decir que hay potencial de viajeros; pero así no se arregla la cuestión. Comprendo que con este tipo de parches, que por lo demás no es responsabilidad de Renfe, porque, vuelvo a repetir, el problema está en infraestructura, la cosa va mal. Igual que el TRB Ourense-Santiago, en el que también han tenido que suprimir muchas paradas facultativas, como las de Monforte-A Coruña, para poder hacer el trayecto en una velocidad que sea aceptable, que ya digo que son 70 kilómetros por hora. Me gustaría preguntarle también a qué se deben las malas relaciones continuas con la compañía de transportes ferroviaria de Portugal, que en el caso de Galicia nos perjudica mucho porque sería la única zona fronteriza que podría tener unos trenes de corto recorrido Vigo-Porto que tuvieran ocupación. En concreto se suprimió uno de los trenes de Porto-Vigo y suprimieron el tren a Valença también. ¿Para cuándo contaremos con una relación adecuada con Portugal?

Quería preguntarle qué finalidad tienen los 1.586 millones de pesetas que figuran como inversión de Renfe, si es para mantenimiento. En ese sentido quiero decirle que no es en una vía totalmente marginal, sino en una vía que es de acceso de la meseta y de Madrid a Galicia. Sabe que hubo accidentes continuos, en la zona de Monforte-Quiroga, que es preocupante porque por esa zona pasan también expresos a Barcelona y a Euzkadi, a la frontera francesa. En la contestación que nos dieron de Renfe reconocen que la vía está sin renovar desde la década de los sesenta, y añadido para conocimiento del público que es una de las pocas del país que está electrificada.

Me gustaría saber si usted como presidente de Renfe tiene asegurado que la Xunta va a invertir 2.250 millones de pesetas a partir de octubre de este año en el tramo A Coruña-Ferrol, como por necesidad se ve obligada, después de varios accidentes y después de que, aunque no quieran ustedes poner trenes de viajeros, hay un potencial para mercancías bastante grande. También quiero preguntarle cuál es la perspectiva de las estaciones de mercancías de Lugo, si tienen algún tipo de coordinación con la autoridad portuaria de Ferrol para mejorar el acceso al puerto que, cuando menos, se vendió el relleno de 50.000 metros cuadrados de la ría para poner contenedores. Si hay algún plan, aunque sea a corto o medio plazo, para trasladar la estación de mercancías de Santiago de Compostela a Xionlla, que está próximo al polígono industrial. ¿Cuál fue el impacto que provocó en el exprés Ferrol-Lugo-Monforte-Madrid la colocación del tren hotel Talgo de A Coruña a Madrid? ¿Tienen ustedes entre sus previsiones poner algún tren diurno entre Ferrol-Lugo-Monforte-Madrid, pero con calidad de servicio, que no sea un tren regional sino un Talgo? Sabe usted que por motivos de defensa, de carácter militar, estos trenes serían muy utilizados por personas que están vinculadas al departamento marítimo del Cantábrico e incluso por funcionarios; si esto tiene alguna viabilidad como hicieron con el caso de Algeciras, aunque aquí no contamos con una vía con posibilidad de que el tren pueda correr en el trayecto de Galicia.

Acabo con la última preocupación. Dejé claro en su intervención que las mejores infraestructuras las está construyendo el GIF y pueden ser utilizadas también por otras empresas, además de Renfe. Esto nos sitúa en el debate de qué la red, en el caso de Galicia, aparte de que nosotros

estemos en contra de cualquier tipo de privatización, quedaría convertida, incluso con las inversiones que hay planificadas hasta el año 2007, en una red de segunda y en algunos casos de categoría inservible. Puede ocurrir también que esta dualidad conduzca a un mayor deterioro del servicio, a pesar de la competitividad que ustedes mismos tienen que reconocer que existe en las líneas regionales que pueden atender en Galicia, conforme, no a unos parámetros de calidad, sino a unos parámetros de servicio en vía única, sin electrificación, y en un estado que usted tiene que saber que se plantearon incluso que en el corredor Vigo-A Coruña no podían circular más que los TRB, y los trenes regionales restantes hacerlo sólo en los tramos Coruña-Santiago, o bien otros que empiecen en Santiago-Vigo para ver si podían aligerar la presión que existe sobre la vía.

El señor **PRESIDENTE**: En representación del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Cuando en este momento todavía se están recibiendo en el Ministerio de Economía y Hacienda, en la Vicepresidencia económica, las alegaciones que desde las distintas comunidades autónomas formulan los gobiernos respectivos a los programas de desarrollo regional que van a definir las inversiones y la petición de fondos a la Unión Europea desde el año 2000 al 2006, y cuando el contrato programa para Renfe, continuación desde el uno de enero de 1999 del anterior, es fundamental en cuanto a su actuación los próximos años, comprendo que el Gobierno tenga que tener en cuenta esas observaciones para dar el espaldarazo a ese contrato programa.

Sobre el contrato-programa hubo una comparecencia específica del secretario de Estado de Infraestructuras en esta Comisión, y esta misma mañana nos ha indicado el subsecretario del Ministerio de Fomento, señor Calvo Sotelo, justificando, digamos, en cierta parte la baja inversión del Ministerio de Fomento, que la próxima e inminente firma del contrato programa permitiría hacer transferencias importantes a Renfe que modificarían sustancialmente esos porcentajes de inversión hasta el 30 de septiembre o 31 de agosto que tenían.

Lo que se ha realizado por Renfe estos años se traduce en un descubrimiento del ferrocarril por los españoles y por los extranjeros que visitan y recorren España. Para ello es indispensable una tranquilidad laboral y yo creo que, aunque esté pendiente un convenio, se está llevando con paz laboral todo el tema de discusión de ese convenio; así como la evolución de la plantilla también, como ha indicado, desde el 29 de abril, que es cuando se llegó a un acuerdo por la presidencia de Renfe con la representación de los trabajadores.

Calidad y puntualidad. Si hay una mayor afluencia de viajeros ello es debido, naturalmente, a la mejora de calidad de los trenes. Es evidente que la puntualidad también condiciona la utilización masiva, por ejemplo en cercanías y en otros casos con las cifras, los porcentajes de 1999, en que se ha llegado casi a la perfección, como ha señalado el señor Corsini. Eso se ha traducido en un incremento de tráfico e ingresos, con una reducción de gastos. Por ello las inversiones de Renfe, están complementadas con unos con-

venios con las comunidades autónomas para atender las necesidades regionales, las necesidades de los respectivos territorios. Me gustaría —es una de las pocas preguntas que voy a hacer— conocer el balance de esos convenios en cuanto al cumplimiento de plazos por la otra parte también, no sólo por Renfe.

Creo que las previsiones presupuestarias en el proyecto del año 2000, que es el objeto de esta comparecencia, son consecuencia de la estabilidad de Renfe, que se traduce, además, en una respuesta de los trabajadores, una respuesta de los usuarios y una respuesta del Gobierno proponiendo un proyecto de inversiones, y en general de todos los capítulos, para Renfe que no ha despertado rechazo, por lo que he oído, de los intervinientes de los demás grupos.

Una segunda aclaración nada más. Del total de inversiones que tenemos provincializadas, me sorprende una muy fuerte en Madrid, lo contrario que en Galicia, porque allí hay un convenio en vigor, uno de los que citaba, de los muchos que hay. También comento la partida no regionalizable, que es una pregunta que creo que ha hecho el señor Caldera.

El señor **PRESIDENTE**: Terminado el turno de los grupos, corresponde ahora dar la palabra al señor Corsini para que conteste a las cuestiones que le han planteado.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Corsini Freese): Han sido muchas las preguntas y me gustaría centrarme un poco en aquello que creo es más de actualidad y que más nos debe preocupar, que es el contrato programa, diseño del ferrocarril, ferrocarril del futuro.

Quisiera hacer, en cualquier caso, dos matizaciones puntuales, una en relación con el tema de Teruel que S.S. ha planteado y, segunda, en relación a futuras inversiones, modificación de infraestructuras, etcétera. Yo creo que en este momento la Diputación General de Aragón y el Ministerio de Fomento están negociando un convenio para mejorar la línea de Teruel globalmente; un convenio que puntualmente hable de modificación de infraestructuras. El convenio que tenemos nosotros con la Diputación General de Aragón supedita las inversiones a los ingresos y hemos cumplido hasta ahora puntualmente nuestros compromisos en ese sentido en lo que se refiere a esas inversiones de las que hablaba usted de 400 millones, de los cuales se habían realizado inversiones me parece que en torno a los 200 millones. En la otra cantidad puntual de los siete millones van englobadas las que son operaciones puntuales de modificación, de mantenimiento de infraestructura.

Creo que lo importante es, primero, que se llegue a algún acuerdo entre el Ministerio de Fomento y la Diputación General de Aragón en este sentido para especificar claramente qué tipo de inversión en infraestructura está dispuesto a afrontar fomento y, segundo, que en el convenio con la Diputación General de Aragón la relación entre inversión e ingresos esté funcionando normalmente, porque si no vamos a tener algunas dificultades.

Hay un tema puntual que ha planteado don Francisco Rodríguez. Señoría, creo que en general, por lo menos la percepción que tenemos nosotros sobre el esfuerzo que está realizando Renfe en Galicia, las cosas marchan razonablemente bien (no tan bien como quisieran, a lo mejor, los

clientes o los ciudadanos gallegos en relación con la puesta en marcha de los trenes regionales) respecto a lo que es nuestra política, con sus dificultades y con las infraestructuras que tenemos, que nadie pretende aquí soslayar en ningún momento; tenemos lo que tenemos y trabajar sobre eso tiene sus dificultades, sobre todo en el tiempo, porque hay que modificar infraestructuras para poder dar buenos servicios.

En lo que se refiere a ingresos globalmente, han crecido el 7,3 por ciento en relación con 1998. Algo habremos hecho. El índice de calidad, que es lo que nosotros valoramos, la percepción de nuestros clientes en relación con el Galicia Exprés, que es un producto puntual, es el 7,2 sobre cien —estos son sondeos puntuales que se hacen—, es el más alto de todos los servicios de ese tipo que tenemos, vamos a hacer abstracción de otros, de ese que es en el que nosotros estamos trabajando.

Se ha referido a que no es ideal. A lo mejor no es ideal, pero es que el tema de infraestructuras ferroviarias se tarda mucho tiempo en madurar y, naturalmente, los servicios y los operadores de transporte tienen que actuar sobre infraestructuras. Es difícil dar un buen servicio con malas infraestructuras. Por tanto, habrán de ir madurando.

Creo que los dos convenios en marcha, el convenio con la Xunta y el convenio que tenía la Xunta con el Ministerio, están funcionando razonablemente bien. Respecto al convenio sobre los 30.000 millones de pesetas, que es lo que le correspondía a Renfe, en relación con la Xunta (no estoy hablando con el Ministerio porque sigue sus tiempos pero me imagino que está funcionando razonablemente bien), hasta el momento vamos a tener adjudicados 10.302 millones de pesetas antes de final de año. Digo que por lo menos nuestros compromisos los vamos a cumplir puntualmente en cuanto a plazos. Si quiere S.S. le podría detallar eso, pero creo que mejor se lo envió. Los datos concretos de esos compromisos efectuados antes de final de año incluyen redacción de estudio, anteproyecto y proyecto constructivo, convenio de Renfe-Xunta de Galicia y luego, por ejemplo, está el tramo Monforte-Sarría. Me parece que esto se lo voy a remitir que es mucho más preciso.

He hablado de esos dos temas concretos de Teruel y Galicia para centrarme un poquito en relación con el contrato-programa. Renfe ha estado funcionando tradicionalmente con contratos programados, que enmarcan sus relaciones con el Estado y que de una forma u otra es la referencia, es decir, son los deberes que se establecen para Renfe, es el control puntual del que Renfe tiene que dar cuenta en esta Comisión y globalmente con el Estado en relación con sus compromisos. Es plurianual y terminaba el año anterior.

Se nos plantea el problema de hacer un nuevo contrato-programa, con un marco en el tiempo aproximadamente como los contratos anteriores, pero con alguna duda. La duda era si las nuevas iniciativas de la Unión Europea podían modificar sobre la marcha el propio alcance del contrato programa. Después de muchos debates se decidió que, por una parte, había que atender a las necesidades puntuales de Renfe, sobre todo lo que se refiere a la compra de material para las nuevas infraestructuras que vienen. Es un proceso de fabricación que madura en el tiempo y que cualquiera de los que está en el negocio ferroviario sabe que nosotros para tener el material, sobre todo el material de altas prestacio-

nes, alta tecnología, necesitamos un mínimo de tres o cuatro años para que sea operativo; es decir, hay que fabricarlo. Cualquier fabricante de material no tarda menos de veinticuatro meses, como mínimo, en entregarnos cualquier tipo de material. Después un material de estas prestaciones, estamos hablando de una velocidad de 350 kilómetros por hora, hay que rodarlo, no podemos empezar a trasladar a nuestros clientes la inseguridad de un material no probado.

Por tanto, había que contemplar, de una forma u otra, lo que podía ser el futuro diseño del ferrocarril y, al mismo tiempo, las necesidades puntuales de Renfe. Por eso se decidió la posibilidad de un contrato de alcance limitado, de 1999 al año 2000, que nos permitiese dos cosas, en primer lugar, que nosotros podamos contratar de forma intensiva el material que vamos a necesitar para las nuevas infraestructuras y nuevas líneas de alta velocidad, así como la sustitución puntual del material convencional que vamos a necesitar a corto y que necesitaba un período de maduración, y al mismo tiempo, que nos permitiese a lo largo del año 2000, desde el sosiego y la tranquilidad, hacer el diseño del ferrocarril. Ya se habrán recibido para esas fechas muchas de las iniciativas de la Unión Europea.

Algunos ferrocarriles están ya funcionando y tenemos experiencias positivas y negativas —en esto no hay ninguna panacea universal ni hay ningún modelo perfecto a imitar—. Tendremos nuestras peculiaridades y tenemos que adaptarnos a la disciplina de la Unión Europea, pero adaptándola a nuestros tiempos, y a nuestras necesidades. No tenemos prisa, quiero trasladárselo a su señoría. La prisa es hacer un buen trabajo y hacer un buen diseño para el tipo de ferrocarril que necesita la sociedad española y lo que creo que necesita el Estado español, y para esto necesitamos un cierto sosiego. Por eso se pensó que había que resolver puntualmente el contrato-programa para hacer frente a nuestras necesidades de material, que son imperiosas. Nosotros deberemos haber contratado todo ese material antes del primer semestre del año 2000 y, por lo tanto, con lo que conlleva de preparación de pliegos, etcétera. Contratar 200.000 millones de pesetas es una cantidad lo suficientemente importante como para hacerlo en un semestre y para eso necesitamos que toda la casa se vuelque para preparar los pliegos y preparar lo que son todas las condiciones técnicas de un concurso de ese calado, que va a resolver las necesidades de Renfe en material en los próximos años y haciéndolo coincidir con la terminación de las infraestructuras. Es verdad que nosotros estamos hablando en este momento del 2004, que es el horizonte del Madrid-Barcelona. Yo quiero lanzar un mensaje de optimismo. Anteriormente ha estado aquí el presidente del GIF y, mañana o cuando sea, el secretario de Estado hará una definición quizá más exhaustiva. Pero yo creo que ese plan de transporte ferroviario va a englobar un poco lo que van a ser las inversiones e infraestructuras por parte del Estado en los próximos años. Vamos a hablar de seis o siete años, vamos a hablar en torno a los años 2006 ó 2007. El contrato-programa habrá de ir acompañado de inversiones en material y nosotros nos estamos preparando para eso; por lo tanto, ha tenido, por las dificultades de cualquier contrato, que cambiar el alcance y el período inicial, es decir, como un contrato normal con un alcance en el tiempo. De una forma u otra, habría que reducirlo a un contrato de alcance limitado. En

este momento prácticamente el contrato-programa está terminado. Entiendo —el secretario de Estado podrá concretar más el tema—, que prácticamente a lo largo de este mes estará finalizado y no hay ninguna razón para que no se firme a lo largo de este mes, quiero decir firmarlo porque no solamente firma Renfe como institución, sino también el Ministerio de Fomento y, por las cantidades que se comprometen en los Presupuestos Generales del Estado próximos, el Ministerio de Economía y Hacienda. El contrato está maduro y está listo para la firma y resuelve puntualmente las necesidades de Renfe, también quiero decirlo, en materia de compra de material. Los temas de infraestructuras no son mi competencia y, por lo tanto, difícilmente voy a entrar en ellos, pero lo que sí digo es que para el año 2004 Renfe tendrá preparado su material ferroviario para dar respuesta al servicio y desde el punto de vista del transporte de pasajeros va a tener una línea de altas prestaciones, como va a ser el Madrid-Barcelona, en el 2002, que es cuando va a estar terminado el Madrid-Zaragoza y el Madrid-Lérida. Por consiguiente, que se nos quite cualquier tipo de duda en relación con el contrato-programa. El contrato-programa está listo y resuelve puntualmente las necesidades de Renfe. Es intensiva la inversión en compra de material, en un importe sustancial. Estamos hablando de una inversión por importe de 186.643 millones de pesetas en material ferroviario. Me parece que es la inversión más importante que ha habido nunca en la historia del ferrocarril, por lo menos en este plazo de tiempo concentrado.

Entiendo que este período de tiempo que se abre nos obliga a reflexionar sobre el futuro del ferrocarril y sobre su diseño. Yo pienso que el Ministerio de Fomento en un tema de este alcance está absolutamente abierto a cualquier tipo de sugerencia. Es un tema que trasciende mucho más lo que son las relaciones con Renfe y que afecta mucho más a lo que es vertebración del territorio, a lo que es la composición de servicio público, lo que son las relaciones del Estado con una empresa como Renfe. A mí me parece que lo que sí necesitamos es un cierto sosiego para que podamos hacer un buen diseño del ferrocarril. No tenemos prisa. Cuando alguna vez se ha hablado de separación de infraestructuras, separación de infraestructuras pero no dos infraestructuras. Esta es una opinión que yo como presidente de Renfe tengo que dejar clara encima de esta mesa. Nosotros no entendemos que el futuro del ferrocarril pase por que haya una infraestructura de altas prestaciones y una infraestructura convencional en manos distintas. La infraestructura estará donde tenga que estar pero una sola infraestructura y el mantenimiento de la infraestructura lo hará quien lo tenga que hacer. Eso es lo que de una forma u otra habrá de definirse en este período de tiempo que abrimos ahora para que el próximo contrato-programa enmarque un diseño de ferrocarril que contemple todas estas cosas, con un diseño que en el plazo de cinco, seis o siete años nos diga exactamente dónde estamos y dónde queremos ir. Entiendo que es en lo que tenemos que empezar a trabajar ahora.

Yo tengo que ser optimista, entre otras cosas, porque estoy gestionando una empresa que apuesta por el optimismo por el futuro y además porque constato día a día que nuestras cosas van bien, es decir, la percepción de los ciudadanos es que el ferrocarril cada vez es mejor. Nosotros estamos dando un buen servicio con las infraestructuras

que tenemos. A mejor infraestructura, mejor servicio. No hay que ser victimista. Tenemos uno de los mejores ferrocarriles del mundo en algunas cosas, en otras nos queda mucho camino. Tenemos una magnífica alta velocidad, en puntualidades excepcionales, unos magníficos servicios de cercanías y estamos trabajando mucho en grandes líneas. Las grandes líneas tienen la dificultad de que tiene que ir acompañada con unas inversiones en las infraestructuras y tenemos que apostar claramente por los servicios regionales, que es donde hay que trabajar. Además, no todos nuestros clientes tienen una percepción próxima de las cercanías o de la alta velocidad sino del servicio regional. Tenemos que dar un magnífico servicio regional y para eso necesitamos unas buenas inversiones en material para servicios regionales, que es lo que va a contemplar este contrato-programa. A mí me parece que 186.643 millones de pesetas nos permiten atender muchísimas necesidades que en este momento no podemos y hacerlo en los próximos tres o cuatro años. Por lo tanto, yo quiero lanzar un mensaje de optimismo en relación con el ferrocarril, porque me parece que es así y porque lo estoy viendo y lo constato día a día. El próximo contrato-programa y este período de tiempo que abrimos para la discusión nos va a permitir poder hacer un buen diseño, donde yo creo que tendrán que participar todas las instituciones, porque no es un tema solamente de Renfe.

En relación con el convenio colectivo, que es otro tema puntual, porque de una forma u otra condiciona mucho el futuro de Renfe y es un tema de actualidad porque tenemos una convocatoria de huelga y hemos tenido ya otra, nuestras previsiones es que podemos ofrecer un convenio en torno a lo que es el convenio de los funcionarios, mantener nuestra capacidad adquisitiva. Estoy hablando del entorno del 2 por ciento. Nosotros no hacemos ascos, y creo que Renfe ha demostrado sobradamente que tiene capacidad negociadora, a hablar de productividad, en absoluto, creemos que es necesario. No hacemos ascos en ningún momento a hablar de reducción de jornada, pero, también, como contrapartida, flexibilidad de jornada. No podemos reducir la jornada, lo que nos obligaría a perder competitividad; lo que sí queremos es flexibilizarla. De eso hablamos. Si se nos plantean encima de la mesa convenios del 40 o del 50 por ciento, es difícil que nosotros podamos responder. ¿Por qué van a tener los funcionarios de Renfe un tratamiento distinto de los funcionarios públicos? Tienen estabilidad en el empleo, tienen una empresa de diseño para el futuro. ¿Por qué han de ser distintos? Yo desde aquí quisiera lanzar un mensaje de sosiego. Yo creo que las huelgas no benefician a Renfe ni a los sindicatos que las convocan, sencillamente porque lo único que persiguen las huelgas es molestar o trasladar inconvenientes a nuestros ciudadanos y a los señores que a través de sus impuestos permiten pagar el salario de los trabajadores ferroviarios. No me parece la mejor política. Pienso que no es bueno para Renfe ni para el futuro del ferrocarril. Pido que se sienten a negociar en términos normales. Podemos hablar de muchas cosas. Yo espero que el sosiego llegue a esta negociación colectiva y la verdad es que lo deseo fervientemente.

Se ha tratado el tema del ancho internacional, que también es puntual. ¿Cuál sería la situación ideal? Que tuviésemos el mismo ancho que el resto de nuestros colegas europeos. ¿Por qué? Porque eso nos permitiría de una

forma u otra poder normalizar el material. En un concepto globalizado de la economía no es lo mismo tener que fabricar para 1,67 que para 1,44. Evidentemente en Europa en la compra de material nos permitiría hacer cosas distintas a las que hacemos. Se tomó una decisión en su momento, que era hacer el Madrid-Sevilla en el ancho internacional y no en el 1,44, y lo que sería un contrasentido en este momento es que la conexión por la frontera francesa —me refiero al Madrid-Barcelona-frontera francesa— se hiciese en una línea troncal y se hiciese de forma distinta. A mí me parece que no es malo sobre el papel ir cambiando poco a poco el ancho, el problema es el costo, si eso podemos hacerlo en tres años, en cinco o en veinticinco. La situación ideal es homologarnos con Europa, sería lo lógico por todas las razones. Eso, en un período de tiempo en el que van a tener que convivir dos tipos de ancho, traslada al operador ferroviario muchas dificultades. ¿Por qué? Pues porque tenemos que hacer encaminamientos distintos para las mercancías. Quizá haya menos problemas en el tema del transporte de pasajeros, porque hoy en día, con los trenes autopropulsados con ejes intercambiables que están a punto de salir al mercado, nos lo van a dar resuelto, es decir, es una tecnología que nos va a dar resuelto ese problema. Por tanto, desde el punto de vista de mercancías nos obliga a compatibilizar dos anchos distintos, con algunas dificultades añadidas. Pero yo creo que en conjunto, en el tiempo y haciéndolo de forma paulatina, no es malo, aunque haya dificultades, pero tenemos el ancho que tenemos. Se ha tomado la decisión de que Madrid-Sevilla sea así y lo que sería absurdo sería transformar esto en cincuenta fronteras distintas. Vamos a ir haciéndolo de forma paulatina y parece lógico que las nuevas infraestructuras que se construyan lleven incorporado el ancho internacional, y ya nos ocuparemos los operadores de resolver eso.

A nosotros no nos preocupa la liberalización del mercado del transporte. Lo que tiene que hacer Renfe es prepararse para eso. Nosotros estamos compitiendo todo el día. Es verdad que no competimos con otros operadores ferroviarios, pero estamos compitiendo donde realmente está la competencia, con la carretera y con el avión, y lo hacemos de forma relativamente eficaz cuando tenemos infraestructura. Dótese al ferrocarril de buena infraestructura y seremos capaces y estaremos en condiciones de competir. Ponían un ejemplo y el señor Caldera me ha planteado que es un poco más de lo mismo del año anterior. Es que tiene que ser un poco más de lo mismo, es decir, una reducción progresiva de las aportaciones del Estado, mejor gestión y yo creo que la percepción de la sociedad en general de que algo estamos haciendo y algo estamos trabajando, y yo creo que eso es innegable. Por lo menos yo creo que hay 36.000 personas con vocación de servir y de hacer bien las cosas, y ahí están esos datos.

¿Cómo vamos a ofrecer un buen servicio competitivo a otros medios de transportes con tiempos de recorrido en la cornisa del norte de seis horas, que es lo que ofrece Renfe, cuando la carretera lo está haciendo en cuatro? Cuando se termine la variante de Guadarrama podremos vertebrar todo el noroeste ofreciendo tiempos competitivos entre tres y cuatro horas y estaremos en condiciones de medirnos. Mientras tanto, estamos dando el servicio que podemos. Por tanto, yo tengo que ser práctico, tengo que gestionar

una compañía con lo que tengo, y tenemos que ir mejorando en aquellos corredores en los que con nuevas infraestructuras podemos ir dando mejores servicios. Tengo que ser optimista. A mí me parece —y esta mañana lo decía el presidente del GIF— que, en contra de lo que teníamos, con unas inversiones en los próximos años de 2,3 billones de pesetas —sin entrar en el juego del manejo de los números en relación con el producto interior bruto—, más la inversión en el Madrid-Barcelona, estamos hablando de casi cuatro billones de pesetas en infraestructura ferroviaria—. Me parece que con eso podemos hacer muchas cosas. ¿Que habrá que hacer más cosas después? Sí, pero vamos a poder hacer muchas cosas con ello.

En el resto de los temas me gustaría poder contestar puntualmente por escrito, porque son tantos y desde el punto de vista presupuestario que nos podríamos perder un poco en el asunto. Tampoco quiero obviar un tema puntual que se me ha planteado, que es el tema de la transferencia de Cercanías. Renfe estará a lo que disponga el Gobierno en cada momento en relación con las competencias. A mí me da la sensación —y tengo la información que tienen todos ustedes a través de los medios de comunicación— de que las opiniones del presidente Ruiz Gallardón en relación con la transferencia de Cercanías no se refieren al operador, no se discute que el operador sea Renfe, sino quién tiene las competencias en materia de inversión. A nosotros nos compra servicios el Estado, servicio de cercanías y servicios regionales, y nos da una subvención por la diferencia entre el coste real y los ingresos obtenidos. Esa determinación sobre a quién corresponde esa competencia la tendrá que tomar el Gobierno en su momento. Nosotros no tenemos nada que decir, estaremos a dar un buen servicio y nada más, pero me parece que quizá haya un extraño juego de malas interpretaciones en el que yo creo que hace falta alguna aclaración, si es que tiene que producirse, pero nosotros estaremos a lo que se disponga.

Me encantaría contestar puntualmente a todo lo demás, y lo haré en lo que son partidas presupuestarias, porque me parece que, si no, a lo mejor nos alargamos un poco, pero estoy a su disposición. No sé si he respondido a SS.SS., pero por lo menos he intentado lanzarles un mensaje de optimismo. Yo creo en lo que estoy haciendo y creo en el futuro del ferrocarril. Si no, no estaría aquí, y creo que los que me conocen lo saben perfectamente.

El señor **PRESIDENTE**: Son las dos y cuarto, llevamos una hora y cuarto de retraso. Vamos a terminar esta comparecencia y luego los grupos parlamentarios podemos reunirnos para decidir si terminamos el calendario de la mañana. Está aquí ya el presidente de Feve y si nos ajustamos más a los tiempos, a lo mejor podríamos dejar cumplido todo el orden del día que tenía previsto esta Comisión para la mañana de hoy.

En todo caso, en este momento corresponde dar la palabra, rogando la mayor brevedad posible, a los grupos parlamentarios que han solicitado la comparecencia.

El señor Caldera tiene la palabra.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Rapidísimo, espero las contestaciones por escrito de algunos datos

que hemos pedido y nosotros también somos optimistas, a pesar del Gobierno. Ha venido a insuflarnos optimismo, me parece muy bien, pero yo espero que su ausencia de prisa no sea falta de preocupación, estoy convencido de que no, porque la separación de la infraestructura de la gestión de los servicios ya está decidida y en ese marco competitivo tendremos que movernos. Creo que hay que adaptarse lo antes posible a esa nueva situación.

¿Resuelve las necesidades de Renfe el futuro contrato-programa, que esperamos ver cuanto antes —a ver si es verdad y podemos acceder al texto—? ¿Para qué objetivos? Depende de los objetivos. Usted dice: denos buenas infraestructuras, que nosotros sabremos operar y seremos competitivos. Ese es el problema, que, a pesar de esas inversiones multimillonarias, no vemos el compromiso del Gobierno en lo que decía el señor Santiso: la oposición sólo entendemos de una realidad, que son los presupuestos, y los presupuestos siguen siendo bastante limitados. Sólo hay en la red de alta velocidad, hasta ahora, una inversión relevante, que es el Madrid-Barcelona-frontera francesa, no hay más, señor Corsini, y el día que esté la variante norte acercaremos el cuadrante noroeste a unos tiempos competitivos de conexión con Madrid, sin duda, pero ¿va a estar? Es el debate de esta mañana. ¿Por dónde? ¿Cuándo? ¿Cómo? ¿Se ha perdido el tiempo o no? ¿Van a ser sostenibles los proyectos desde el punto de vista del impacto ambiental o no? Eso lo tiene que decir el Gobierno y no resuelve y cada vez emponzoña más la situación.

No dos infraestructuras, de acuerdo, por supuesto que no dos infraestructuras, pero ¿quién va a ser el gestor, quién va a ser el operador? Eso es lo que queremos saber. ¿Lo va a resolver o no el contrato-programa? Porque, si no lo resuelve, ya estamos otra vez perdiendo tiempo, ya estamos otra vez ante riesgos evidentes de futuro para una red ferroviaria que nosotros queremos equilibrada, integral, con una sola administración, como antes le dije.

Por último, nos ha dicho algo claro, que tiene usted 187.000 millones de pesetas para compra de material en los próximos siete años. Sí, pero todo esto hay que relativizarlo. ¿Cuántos de ellos, señor Corsini, van a la compra de material para la explotación de la nueva vía Madrid-Barcelona-frontera francesa? Si se lleva el 90, el 80 o el 85 por ciento de esa compra de material, pero volveríamos de nuevo al desequilibrio, a tener que decirle que no estamos de acuerdo con el modo en que se utiliza el conjunto de los recursos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Torres, muy brevemente.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Muy brevemente, señor presidente.

Señor Corsini, respecto a Teruel lo que yo le he entendido es lo siguiente. Renfe está cumpliendo el convenio con la Diputación General de Aragón, por tanto está cumpliendo su parte, está haciendo lo que puede hacer en esa línea ferroviaria y no puede hacer más. Lo demás, inversiones para mejorarla, son competencia del Ministerio de Fomento y de la Diputación General de Aragón. Es lo que yo le he

entendido. Lo que le ruego simplemente es que me diga si he entendido bien lo que ha dicho o no, y espero que en la información que nos mande por escrito esté el desglose de los siete millones que le he pedido.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Santiso, tiene la palabra.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Espero que con brevedad también. Yo comparto que la infraestructura tenga un solo gestor, pero el problema es que si al final se opta por separarla —cosa que no compartimos, pero puede ser algo que, empujado por la Unión Europea, sea inevitable, aunque debe quedar en todo caso en manos públicas—, sí tiene una repercusión inmediata, por ejemplo en la plantilla de Renfe, donde una parte del personal destinado en este momento al mantenimiento de infraestructuras tendría que ir al nuevo ente que gestione esa infraestructura, con repercusión inmediata en el presupuesto de Renfe, gastos por tanto, y las repercusiones también de que habría que discutirlo sindical y laboralmente. Por tanto, sí es un elemento fundamental y hay que definirlo, porque está hablando del modelo ferroviario a futuro y su repercusión presupuestaria.

Quisiera que me contestase, aunque fuese muy brevemente, sobre algunas cuestiones. La primera se refiere a si sabe algo de la variante de Pajares, porque el GIF no lo sabe, a través de Ineco o si tiene alguna impresión sobre este tema. La segunda es que he visto que en el caso de Asturias han empezado a coordinarse con Feve y me parece positivo que vayan a una coordinación muy importante en aquellos sitios donde se coincide con otros ferrocarriles, pero en mi opinión hay que ir más allá, a que en determinados ámbitos que ya tienen una demanda importante, se vaya a situaciones similares a la de Madrid —salvando las distancias por el tema de la población—, es decir, a un consorcio de transportes de ámbito regional. Quisiera conocer su opinión sobre este tema y si hay contactos. Nosotros también vamos a promover esa iniciativa desde Asturias a fin de ir a un consorcio donde participen empresarios privados de carretera, que no es excluyente de lo público.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Intervengo brevísimamente. Con la respuesta de que con las infraestructuras que tenemos es lo que podemos hacer, ya no tenemos mucha discusión posible, pero usted sabe que el sitio de todo el Estado español donde ustedes tienen más problemas —en relación con los usuarios que tienen allí, no con la potencialidad— es en el eje A Coruña-Vigo. No hay otro sitio donde a ustedes se les estén creando tantos problemas. Ahí es donde la empresa está atada de pies y manos y colapsada respecto de una realidad, no de una potencialidad, como digo. Sabe usted que los viajeros y los usuarios de ese tramo le tienen que echar una ilusión terrible, no abandonan el tren, usted lo sabe mejor que nadie; es más, aumenta el número de usuarios a pesar de las continuas quejas que expresan por escrito, porque usted también sabe que se está creando una cultura de protesta formalizada por escrito en muchos miles de usuarios. Yo creo que eso es

una evidencia de que aquí hay algo, podríamos decir, contra natura, del diseño. Ustedes también tienen que impulsar que el diseño de los cerebros que gobiernan acepte, ya que hablan de la realidad del mercado, el mercado, no voy a hablar de la realidad social ni de las necesidades sociales, sino del mercado. Lo demás lo haré llegar por escrito.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Brevísimamente. Coincido con el presidente de Renfe en ser optimista en cuanto a Renfe y al ferrocarril y discrepo del señor Caldera, porque yo soy optimista, gracias al Gobierno.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de dar la palabra al señor Corsini a fin de cerrar el debate de esta tercera comparecencia quiero recordar a SS.SS. que las respuestas por escrito, que son útiles y necesarias a los grupos para hacer las enmiendas, procuren mandarlas aquí en el plazo máximo de cinco días hábiles, al objeto de que antes de que termine el plazo de presentación de enmiendas puedan ser utilizadas por los grupos.

Tiene la palabra el señor Corsini.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Corsini Freese): Señorías, hay un tema que me gustaría aclarar y es que, desde el punto de vista contable la separación de la infraestructura ya es un hecho, funciona así en Renfe, y son las iniciativas que hasta ahora tiene la Unión Europea, que no ha dicho hasta el momento que haya de haber una separación física de la gestión. Lo hará en el futuro y estaremos en tiempo. Por tanto, cuando estamos hablando de la separación de la infraestructura a todos los efectos, lo estamos haciendo a un tiempo aceptable, no antes de cuatro o seis años. Eso irá enmarcado en el nuevo modelo de ferrocarril. Creo que no nos debemos confundir contrato-programa, que tiene un alcance limitado y responde puntualmente a las necesidades de Renfe desde el punto de vista de la contratación de material para hacer frente a la nueva infraestructura ferroviaria —es decir, Madrid-Barcelona— y resolver sus problemas puntuales en materia convencional: cercanías, regionales, etcétera, con el diseño del ferrocarril. El diseño del ferrocarril corresponderá a la iniciativa del Gobierno y este instrumentará el foro donde se tiene que producir ese debate. Son dos cosas absolutamente distintas.

En relación con el planteamiento del señor Santiso respecto de nuestra estrategia en Asturias, hemos empezado por coordinar donde nos parecía más sencillo, es decir con Feve. Ir a una tarifa unificada de cercanías y coordinar nuestros servicios nos parecía lo más práctico a corto plazo. Qué duda cabe que nosotros estamos abiertos a sugerencias y de hecho hemos tenido conversaciones con los empresarios del transporte y con el transporte de cercanías para ver la posibilidad de tener un servicio tarifario integrado, pero estamos dando los primeros pasos. Primero lo estamos haciendo con Feve y después ya veremos. El que se quiera subir me parece lógico.

En el tema de Pajares, preferiría que le informase el secretario de Estado, que comparecerá mañana, porque tendrá datos más precisos. El hecho de que nosotros tengamos

una empresa que se dedica a hacer estudios y proyectos no quiere decir que en este tema, que es un encargo por terceros, como es el Ministerio de Fomento, tengamos una información más puntual de la que tengo. En ningún momento he pretendido ver ninguna intención de no llevar adelante la variante de Pajares, porque la variante de Guadarrama y la variante de Pajares es un todo que conforma el desarrollo de la infraestructura ferroviaria; por tanto, es muy difícil separarla. Creo que se va a producir de forma ordenada en la medida en la que se desarrolle la infraestructura del Madrid-Valladolid, que es la variante del Guadarrama.

Nada más. Como siempre les das gracias por su apoyo y espero que puedan tener en seguida noticias puntuales sobre el contrato-programa, donde poder ser más exhaustivos acerca de dónde se van a invertir esos 186.000 millones de pesetas. Pero por el momento, al menos hasta que no esté firmado, permítanme ustedes la discreción al respecto.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Corsini, por su comparecencia en esta Comisión y por la información que ha facilitado a los grupos parlamentarios.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, nos queda una comparecencia de las fijadas para esta mañana. Como esta Comisión ya está acostumbrada a permanecer reunida muchas horas, al margen de las convencionales de almuerzos, etcétera, creo que vamos a hacer un pequeño esfuerzo y terminar las comparecencias que estaban programadas para esta mañana.

Despedimos al señor Corsini reiterándole nuestra gratitud y pedimos al señor presidente de Feve, don Eugenio Damborienea, que ocupe su sitio en la Mesa de la Comisión.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE FEVE (DAMBORIENA Y OSA), A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 212/02160.)**

El señor **PRESIDENTE**: Como el titular de la solicitud de la comparecencia, el señor Rodríguez Sánchez, del Bloque Nacionalista Galego, está presente, tiene S.S. la palabra.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Intervengo de forma brevísima. Como representante del Bloque Nacionalista Galego, nosotros tenemos una preocupación sobre la línea de Feve de Ferrol a Ribadeo, pero sobre todo e inicialmente para estos presupuestos y los del año anterior para ver cómo se han ejecutado en lo que se refiere al tramo Ferrol-Xuvia, en el Ayuntamiento de Narón, para lo que había unos fondos Feder para desdoblamiento de la vía. Nosotros, por indicación del director general de Feve, hicimos una serie de gestiones para asegurar que se van a hacer las expropiaciones dentro de este año, porque si no se perderían los fondos citados. Queremos saber cuál es el estado de la cuestión, porque se nos comunicó en la Xunta de Galicia que el dinero enviado inicialmente para las expropiaciones no correspondía a las necesidades, dado que

había más casas que expropiar de las que figuraban en el proyecto expropiatorio. Quisiera saber si hay garantía absoluta de que se van a licitar las obras dentro del año 1999 para que no se pierdan los fondos Feder.

También, de los 400 millones de pesetas de proyectos iniciados antes del 2000 pero que se consumarán en el año 2000, ¿a qué corresponden los 320 millones de la provincia de A Coruña y los 80 millones de la provincia de Lugo?

Por último, quiero mostrar la satisfacción por la política que realiza la dirección general de FEVE, al hacer de las miserias virtudes, y alabar el correcto trato que tienen con la legislación oficial en materia de toponimia que, a pesar de que estaba claramente deturpada, ha sido corregida progresivamente.

Y quiero hacerle una última indicación. Sería conveniente que en las informaciones de megafonía en las estaciones, y en concreto en la de Ferrol, que es estación terminal, se utilizase también la lengua gallega para hacer la información al público, como hace Renfe en el territorio de Galicia.

Me gustaría que pudiese dar alguna información sobre inversiones, en concreto, en el servicio del tren Transcantábrico y las posibilidades que hay de que el recorrido turístico, paisajístico e histórico-artístico cuente también con el importante valor que en todos estos aspectos tiene la ciudad de Ferrol y su comarca.

El señor **PRESIDENTE**: Esta comparecencia sólo ha sido solicitada por el Grupo Mixto, por el Bloque Nacionalista Galego. Por tanto, le damos la palabra ahora al presidente de FEVE, señor Damboriena, y después los grupos parlamentarios tienen la posibilidad de intervenir, si lo desean.

Tiene la palabra el señor Damboriena.

El señor **PRESIDENTE DE FEVE** (Damboriena y Osa): Voy a centrarme principalmente en el tema más importante en cuanto a inversiones en Galicia. En cuanto a las cuestiones puntuales que me ha pedido no tengo ningún problema en remitirle el escrito, pero lo más importante es la variante de Narón, con lo que conlleva no sólo la variante, sino la totalidad del tramo entre Ferrol y Xubia. Quiero adelantar que la Xunta de Galicia y FEVE van a firmar un convenio por el cual se hará esa obra y además dentro de los plazos legalmente establecidos y dentro de los plazos que inicialmente estaban previstos. De hecho la semana que viene esperamos poder firmar ese convenio, de forma y manera que antes de finales del mes de noviembre podamos sacar a licitación la totalidad de la obra correspondiente a la variante de Narón, de forma que esos fondos Feder no se puedan perder y no se pierdan. Estamos absolutamente convencidos de que esos 650.000 millones, puesto que Feder va a aportar el 62 por ciento de esa obra completa, los vamos a tener. Insisto en que el convenio está aprobado por la Xunta, lo firmaremos la Xunta y FEVE la semana que viene y, por tanto, se abrirá un plazo de información al público que durará un mes y, a partir de ahí, se podrá realizar la expropiación y la urgente ocupación. Nosotros cumplimos con lo que es el trabajo por parte de FEVE, la Xunta ha cumplido con el suyo, sabemos que

estamos justos, pero vamos a llegar. Quiero tranquilizarle en este sentido, señoría, porque vamos a llegar a realizarlo.

En cuanto al resto de inversiones, le diré que para Galicia está previsto de aquí a los años 2000 y el siguiente una cantidad de 1.930 millones, en los que entran también enclavamientos en las estaciones de Ribadeo-Burela y la terminación del desdoblamiento entre Ferrol y Xubia. Eso supone, aparte de los 650 millones iniciales, otros 1.200 millones de aumento para la cancelación total de la obra, lo que significaría una inversión de 1.930 millones, 1.000 de ellos comprometidos en el presupuesto del año 2000. En ese sentido, Galicia, Asturias, como Cantabria, como Castilla y León, está teniendo por parte de FEVE la atención que con nuestros medios podemos dar. En términos generales, la inversión en FEVE ha crecido casi al doble de lo que se estaba produciendo desde el año 1996 hasta aquí. Esta es una buena noticia porque permite que una empresa como FEVE, poco a poco, vaya renovándose y vaya alcanzando niveles de calidad como los que desgraciadamente no teníamos hace un tiempo.

Además, vamos a renovar unidades. Desgraciadamente, el tiempo no lo marcamos nosotros porque, como usted sabe, no nos sirven las unidades en dos días o en dos meses, hay que transformarlas, hay que reformarlas y eso conlleva un tiempo. Vamos a gastar 792 millones en cambiar nueve unidades a pueblos, que son las que circulan en Galicia. ¿Cuáles corresponderán inmediatamente a Galicia? No sé si serán dos o tres, pero le aseguro que se hará el mismo esfuerzo para intentar que en todas las comunidades autónomas donde FEVE tiene una implantación se pueda notar la mejoría de servicio con esas nuevas unidades.

Me ha hecho un ruego para que en la megafonía se utilicen los dos idiomas. Yo tomo buena nota de ello. Me ha hecho un ruego en cuanto a inversiones en el Transcantábrico. Yo no tengo ningún problema en enviarle la documentación referente a la nueva unidad que se va a poner en funcionamiento, que esperamos que para la temporada del año que viene esté funcionando. Yo se la envío por escrito y tenga en cuenta que va a poder disponer de ella.

No sé si desea alguna aclaración más, podría hacer un repaso general en cuanto a lo que han sido las inversiones en Galicia, pero yo creo que las inversiones anteriores se escapan de lo que es el objeto de esta comparecencia. En aras de cumplir con el tiempo, señor presidente, dejaría la palabra al resto de los grupos por si quieren interpelar algo con respecto a la totalidad del presupuesto global o sólo al presupuesto en Galicia.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir? (**Pausa.**) Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Caldera.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Intervenigo con toda brevedad y con carácter general. De acuerdo con la documentación que nosotros hemos recibido, señor presidente de FEVE, los resultados, antes de impuestos y subvenciones, para el año 2000 son ligeramente peores que los de los años 1998 y 1999. Y nos llama la atención otro dato: hay un bajo crecimiento de los ingresos, un 1,5 por ciento sólo. Teniendo en cuenta el crecimiento de la economía y si se está mejorando la prestación del servicio se

debería ser más ambicioso en el crecimiento de los ingresos. Si a ello unimos el fuerte crecimiento de los gastos de explotación, que sólo son parcialmente compensados por la reducción de los gastos financieros (y esto está ocurriendo con carácter general a todo tipo de empresas), nos llevamos la tremenda sorpresa —y espero que usted nos lo pueda explicar— de que, analizado a fondo el balance que ustedes nos envían, técnicamente a finales del año 1999 esta empresa está en suspensión de pagos. Me explico. Durante el período 1998-1999 ustedes han recibido aportaciones por importe de 37.000 millones de pesetas, los fondos los han aplicado a inversiones materiales, 15.500, y a cubrir pérdidas de explotación 23.000 millones. En consecuencia, como resultado de estos flujos financieros la empresa ha consumido prácticamente su fondo de manobra y, según el balance que ustedes nos envían, para el cierre de 1999 aquí hay una situación técnica de suspensión de pagos.

Nosotros lo que vemos con esta documentación es que la empresa es incapaz de adecuar sus gastos de explotación a la evolución estable de sus ingresos, que sus pérdidas de explotación son ligeramente crecientes y que sólo las aportaciones de capital del Estado y las subvenciones recibidas permiten desarrollar un fuerte ritmo de inversiones. Por tanto, querríamos saber las causas de esas pérdidas de explotación, la finalidad y efecto de los programas de inversión —si no puede ser ahora, le ruego que sea por escrito— y si tienen ustedes algún plan de actuación previsto para superar la situación de falta de liquidez a corto plazo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Quiero agradecer al señor presidente de FEVE esta su primera comparecencia ante esta Comisión.

Le haré dos o tres preguntas, una de carácter general. En las comparecencias anteriores que solía efectuar el director general situaba las necesidades de FEVE para los próximos cuatro años —y hablamos del año pasado— en torno a los 50.000 millones de pesetas en inversiones. Me gustaría saber qué queda de aquellos planes, si están vigentes y cuál es la visión de FEVE a medio plazo en cuanto a su necesidades tanto de material como de actuaciones en infraestructuras.

En la situación actual me gustaría saber, primero, cómo están los problemas existentes en infraestructuras entre Ribadesella y Pravia. Qué inversiones hay previstas para corregir los problemas que estaban teniendo y que, en algunos momentos, llevaron incluso a tener que cerrar al tráfico una parte de la línea. ¿Cómo están las obras —a través en este caso de fondos mineros— de adecuación, por lo menos para conseguir que se mantenga abierta la línea León-La Robla-Valmaseda? También quisiera saber cuál es el *handicap*, aunque creo que usted ya lo ha expuesto. Nuestra opinión es que las necesidades de material, sobre todo en el tráfico de viajeros, son muy importantes. Se ha demostrado que cuando se han hecho esfuerzos, ha habido una respuesta inmediata, sobre todo en lo que son las cercanías, en el caso que más conozco, que es Asturias, pero notamos que siguen existiendo carencias importantes de material. Usted nos ha anunciado la adecuación de nueve unidades, pero

creemos que, para todo lo que tiene que atender FEVE en toda la cornisa más los otros trazados que le quedan, es realmente insuficiente. Querríamos saber si hay alguna previsión para éste o para los próximos años de actuar seriamente en este tema.

También querríamos saber qué está pasando con la evolución de los tráficos de mercancías. Hubo un repunte favorable por la aparición de los tráficos, sobre todo siderúrgicos, desde la factoría de Aceralia, entre Asturias y el País Vasco (cosa que me parece positiva, porque siempre hemos defendido la penetración de FEVE en los puertos, en los casos de Galicia y de Asturias), pero no sabemos si ha habido una cierta paralización o es que ustedes no encuentran nuevos mercados que puedan potenciar este tráfico.

¿Cómo va el intercambio intermodal entre Renfe y la carretera? Creemos que éste es otro de los tapones que en algunos casos ha impedido captar tráficos en la cornisa, y estoy pensando, por ejemplo, en la zona de Navia, con el tema de la papelera, donde ha habido dificultades para configurar algunos tráficos combinados con Renfe. Por tanto, quisiéramos saber cómo va esa relación, si sigue habiendo dificultades en el intercambio, sobre todo en la disponibilidad de grúas-puente, de atención para poder analizar y combinar perfectamente horarios en tiempo, digamos, atractivo para los clientes. También nos interesaría conocer cómo va esa participación en una empresa —no recuerdo ahora exactamente cómo se denominaba— que intentaba precisamente gestionar la captación de este tipo de tráficos, creo que en combinación con una naviera o con otras compañías; no sé si estaba Renfe entre ellas. Quisiéramos saber cómo están todas estas cuestiones y los objetivos más inmediatos de FEVE.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Carreño, tiene la palabra.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Quiero saludar al presidente por su primera comparecencia y, muy brevemente, hacer algunos comentarios y alguna pregunta. En cuanto a la situación financiera de FEVE, yo hago otra lectura. Tiene un endeudamiento a corto plazo que no llega a 500 millones de pesetas y, efectivamente, los ferrocarriles de vía estrecha, los ferrocarriles de vía ancha y los ferrocarriles de fuera de España reciben subvenciones para su funcionamiento, no sólo en España sino en todos los países.

En cuanto al programa de inversiones, me gustaría conocer el grado de cumplimiento del plan de empresa del período 1997-2002, pero lo que sí es espectacular es el incremento de inversiones de FEVE desde 1996, puesto que con unos presupuestos prorrogados de 3.600 millones, en 1997 pasaron a 4.200; en 1998, a prácticamente 7.000; en el ejercicio en curso, a 9.000 y en el proyecto de presupuestos para el año próximo figuran 11.029 millones de pesetas. Como digo, un incremento espectacular de las inversiones, que supongo que responderán a ese plan de empresa con vigencia desde 1997 al 2002.

Le voy a hacer una sola pregunta, porque los datos de ingresos que yo tengo en cuanto al presupuesto para el año 2000 suponen un incremento del 4 por ciento. También

tengo otra cifra de 3.553 millones de pesetas, pero el incremento en ingresos es del 4 por ciento.

Finalmente, de las seis comunidades autónomas por las que circula ferrocarril FEVE —ferrocarril de vía estrecha—, con la Junta del Principado de Asturias y con la Junta de Castilla y León se han establecido convenios. El señor presidente de FEVE, señor Damboriena, ya ha indicado que el convenio con Galicia es inminente, lo que es un ejemplo, por un lado, de la presión del señor Rodríguez y, por otro, de la comprensión desde la Xunta de Galicia, que aporta algo importante para complementar el esfuerzo económico de FEVE para mejorar ese tramo de Ferrol-Xuvia, y es la posibilidad de que la Xunta de Galicia haga la expropiación, para lo cual no tiene posibilidad directa FEVE. Agradecemos ese acuerdo firmado y deseamos que lo amplíe al resto de comunidades autónomas.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Rodríguez, como titular de la solicitud de comparecencia, puede tener un segundo turno, si quiere.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Sólo quiero encarecer vivamente que se agilicen los trámites de la expropiación, porque sería terrible que nos quedásemos sin la doble vía por una dejadez de carácter administrativo.

El señor **PRESIDENTE**: Para finalizar esta comparecencia, le damos la palabra a don Eugenio Damboriena.

El señor **PRESIDENTE DE FEVE** (Damboriena y Osa): En primer lugar, quiero disculparme porque usted ha tenido antes unas palabras gratas para con FEVE, que agradezco y no se lo había indicado. Se lo he tomado en cuenta y por eso se lo estoy diciendo. Espero que continuemos colaborando porque, al fin y al cabo, FEVE es el ferrocarril de todos, es el ferrocarril de los gallegos, es el ferrocarril de los asturianos y es el que más próximo tienen. Por tanto, bienvenida sea esa situación de colaboración, porque dará frutos. Y, por supuesto, tomo en consideración lo que dice. Nosotros no vamos a abandonar ni a ceder tan siquiera un ápice en cuanto al tiempo que es necesario para que esa obra se pueda realizar. No se preocupe, que estaremos encima de ello.

En cuanto al portavoz del Grupo Socialista, no sé si es que no ha visto bien los datos o la información que se le ha pasado no era la correcta, pero debo decirle lo siguiente. Los ingresos previstos para el ejercicio del 2000 no son un 1 por ciento, sino un 4 por ciento. Dice usted que para finales de este año la empresa FEVE estaría prácticamente en suspensión de pagos. Vamos a ver. FEVE no sólo ha mejorado notablemente —y muy notablemente— desde el año 1996, sino que además yo le podría decir que hoy —y lo ha dicho el representante del Grupo Parlamentario Popular— no hay prácticamente ningún tipo de deuda a corto (estamos hablando de cantidades muy pequeñas, de 500 millones de pesetas), gracias, entre otras cosas, a que el Tesoro se comporta correctamente en cuanto al cumplimiento de las fechas. Yo tengo aquí el calendario del cumplimiento de las fechas y, si quiere, se lo puedo pasar para que vea cómo eso ha ayudado sustancialmente a que no exista ese balance tan negativo, que anteriormente existía, que obligaba

a FEVE a tener ni más ni menos que entre 8.000 y 9.000 millones de pesetas, a veces, de financiación externa, que tenía que buscar, precisamente porque no se cumplía con esos programas; sin embargo, desde hace tres años no es así, la situación es totalmente distinta.

Por tanto, yo discrepo totalmente con S.S. en cuanto a la visión de la empresa, y sobre todo insisto en lo siguiente. Creo que el nivel de inversión ha permitido, y va a permitir en el futuro, que FEVE dé un mejor servicio y que, por tanto, crezca más, no sólo en número de viajeros, sino también en mercancías. Luego aprovecharé para responder también a un cúmulo de preguntas que me ha hecho el representante de Izquierda Unida.

Dice S.S. que los datos de explotación aumentan. Yo le tengo que decir que, por lo que se refiere a los gastos de explotación, se mantiene el criterio más estricto que se puede mantener en una empresa pública, exactamente igual que el del Gobierno, ni más ni menos que 1,7. Frente al 4 por ciento del crecimiento de los ingresos, los gastos generales sólo se incrementan un 1,7. Por tanto, creo que hay una diferencia sustancial entre lo que ha afirmado y la realidad presupuestaria en la que nosotros nos estamos basando desde hace tres años, y la realidad presupuestaria en la que nos vamos a basar en el año 2000. Además, le puedo detallar el motivo de esos gastos y el desglose de los mismos. El 50 por ciento de esos gastos son de personal y el 23 por ciento son amortizaciones, que se incrementan un 9,5 debido a la activación de las inversiones realizadas. Sólo un 14 por ciento son servicios exteriores, sólo un 8,5 por ciento son aprovisionamientos para mantenimiento y reparaciones. Como comprenderá, esa es una política que es austera con los gastos y, sin embargo, es especialmente importante para con las inversiones. Lo ha dicho antes el representante del Grupo Popular, pero se lo tengo que recordar: en 1996 que fue el último presupuesto de la anterior legislatura, prorrogado por cierto, eran 3.608 millones de pesetas los destinados a FEVE para inversiones; hoy soy 11.029.

El programa y el plan de empresa de FEVE no sólo se está cumpliendo. Le voy a leer literalmente lo que está suponiendo la actuación del equipo director de FEVE: en este ejercicio el volumen de inversiones equivale plenamente con lo previsto en el plan de empresa 1997-2002, complementando el déficit experimentado en el ejercicio de 1999 respecto a dicho plan. Para 1999, ciertamente, se contemplaba en el plan de empresa 10.500 millones de pesetas y fueron aprobados 9.000. Este año, para el 2000, se contemplaban 10.500 y, sin embargo, se presupuestan 11.029 millones.

Los porcentajes de cumplimiento incluso de facturación a 30 de septiembre, que es el balance que le puedo dar, hacen prever que el cumplimiento del presupuesto a 31 de diciembre será plenamente satisfactorio, tanto en inversión como en explotación, alcanzando en explotación, en este último caso, cotas superiores al cien por cien en cuanto a ingresos. Hay una diferencia importante en cuanto a su visión de la empresa y la visión que tenemos nosotros y otros grupos.

En cuanto al representante de Izquierda Unida, me preguntaba que qué hay de los 50.000 millones previstos de inversión. Le acabo de hacer referencia al cumplimiento del plan inversor y el plan de empresa del año 1997-2002.

Le acabo de indicar cuáles son los parámetros en los que nos estamos moviendo y, por tanto, le estoy diciendo que vamos a cumplir con ese compromiso y que nada nos hace sospechar que mientras no cambie la actual actitud y posición del Gobierno —entendemos que no debe cambiar— el plan se cumplirá y se llevará a cabo.

Me ha hecho muchas más preguntas, las he apuntado todas, pero a algunas le responderé por escrito porque creo que es más importante para usted tener la documentación por escrito. Me hablaba de La Robla, de Ribadesella, pero prefiero darle incluso los proyectos y las adjudicaciones que existen para que usted esté tranquilo y vea cuál es el nivel de inversión que está realizando FEVE.

Cuando usted mencionaba antes la inversión material, le he puesto sólo el ejemplo sólo de los Apolos, porque son los que estaban funcionando en Galicia, pero le voy a decir que la inversión prevista en material en el año 2000 es la siguiente: la modernización de material de serie 2.400, que son los Apolos, nueve, con un coste de 792 millones de pesetas. Para la modernización de material de serie 2.600, los Manes, nueve unidades con 954 millones. La modernización de material de serie 3.600, los eléctricos Manes también, dos con un coste de 228 millones. Para modernización de material de serie 3.500, unidades eléctricas, que son nueve, tenemos 1.548 millones también. En la serie 3.800 con unos cambios, también tenemos nueve unidades, con 50 millones de pesetas previstos. En la serie 1.600, veinte unidades de locomotoras que permitirá que tengamos tractores suficientes para poder mejorar el flujo de mercancías también, no sólo el de viajeros; el coste es de 700 millones.

En la construcción del Transcantábrico que antes me preguntaba, son casi 110 millones de pesetas lo que vamos a gastar. Construcción de 50 nuevas plataformas y de cien tolvas para que nos ayuden a mover cada vez más mercancías, porque el futuro en FEVE no sólo va a ser la mejora del sistema ferroviario para adecuarlo a un mejor sistema y, en consecuencia, que los viajeros viajen más cómodamente, porque tenemos las limitaciones que tenemos, pero podemos explotar mucho más el transporte de mercancía. Pues bien, ahí se han previsto 215 millones de pesetas en inversión, con lo cual estamos hablando de 4.500 millones de material, no son nueve unidades. Le envió la documentación, pero que sepa que no son nueve.

Me hablaba también del tráfico de mercancías. Tiene razón; ha habido problemas y además obvios. Donde tenemos nuestra red podemos maniobrar fácilmente, pero donde está transferida, por ejemplo, en el País Vasco, no es tan fácil. Siento que se haya ausentado el portavoz del Grupo Socialista, porque una de las necesidades que tenemos es poder llegar a tener un intercambiador en Irún, pero quien nos está negando esa posibilidad permanentemente a Eusko Tren Bideak e indirectamente a FEVE es el alcalde del Partido Socialista en Irún. Lo siento, hacemos lo que podemos, pero no puedo trasladar material hasta un lugar si luego no puedo tener un intercambiador y no puedo realizar una carga y descarga. Evidentemente nos gustaría llegar a mucho más y seguimos trabajando en esa dirección.

El portavoz del Partido Popular indicaba antes cuáles son los convenios vigentes hoy. Son el de Castilla y León, el de Asturias, vamos a firmarlo con Galicia inmediatamente y queremos llegar también a un convenio con Eusko

Tren Bideak que nos permita trasladar mercancía pesada por sus vías, que son estrechas, que fue antes FEVE y que fue transferido en el proceso de transferencias. Estamos trabajando en esa línea y no la vamos a abandonar, porque sabemos que parte del futuro importante de FEVE es precisamente la consolidación del tráfico de mercancías.

En cuanto al portavoz del Grupo Popular, quiero agradecerle sus palabras y decirle que los datos correctos son los que ha indicado. El programa de inversión en FEVE ha sido creciente, desde los 3.600 millones de pesetas de 1996 hasta los 11.029 de este año, y vamos a continuar por esa línea, en tanto en cuanto tengamos todo el apoyo como gestores y operadores de una empresa pública, como no puede ser de otra manera, del Gobierno, que es nuestro Gobierno.

Si alguien desea hacer una pregunta, aunque creo que ya no hay turno de palabra, estoy a su disposición, y en cuanto a la información requerida por escrito no duden SS.SS. de que será enviada.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Damboriena, por su comparecencia, por la información que ha facilitado y por la que va a facilitar por escrito. Permítame que le reitero la bienvenida por ser la primera vez que viene usted a esta Comisión, que le felicitamos por su nombramiento y le deseamos toda clase de éxitos y aciertos que redundarán, sin duda, en beneficio de los usuarios de FEVE.

Se suspende la sesión hasta las cuatro y cuarto de la tarde.

Eran las tres de la tarde.

Se reanuda la sesión a las cuatro y veinte minutos de la tarde.

— DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA) (CAL PARDO) A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 212/002203), GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/002303) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (Número de expediente 212/002277.)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, reanudamos la sesión de comparecencias de altos cargos dando la bienvenida al director general del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, don Francisco Cal Pardo. Sea usted bienvenido a esta Comisión, en la que no es nuevo ni mucho menos y en la que siempre son interesantes sus comparecencias, más hoy tratándose del debate previo a los Presupuestos Generales del Estado.

Han presentado solicitud de comparecencia el Grupo Socialista, el Grupo Parlamentario Popular y el Grupo Parlamentario Mixto. En representación del Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor director general, señor Cal Pardo, bienvenido una vez más a esta Comisión, en esta ocasión exclusivamente para analizar el conte-

nido del proyecto de Presupuestos Generales del Estado en lo que se refiere al ente autónomo que usted dirige.

En la presente legislatura, la situación del transporte aéreo en España, la eficacia de las infraestructuras aeroportuarias y la globalidad de los servicios han sido objeto de numerosos debates con altos cargos que han ido pasando con responsabilidades por AENA. En la actualidad, nadie pone en tela de juicio que la gestión del transporte aéreo en España bate los récords de negligencia. No hay sector económico en nuestro país que reciba nota más baja en la calificación de los usuarios que el aeronáutico, y ese es el criterio del Grupo Socialista, que así lo ha manifestado en diversos debates en sesiones plenarias y en Comisión. No obstante, dadas las características del orden del día de esta Comisión, este interviniente por el Grupo Socialista se va a circunscribir exclusivamente al anteproyecto de Presupuestos Generales del Estado para el año próximo y le voy a formular una serie de preguntas específicas y concretas a efectos de configurar mejor desde mi grupo parlamentario el conocimiento sobre las líneas de actuación de AENA de cara al próximo ejercicio.

Hemos entregado al señor director general el conjunto de preguntas que queremos formularle, quedando claro que aquellas que en estos momentos no se encuentren en condiciones de contestar o que, por su extensión, pudiese considerar que la contestación no tendría el contenido suficiente, al amparo del Reglamento, como es obvio, nos las podrá remitir a lo largo de la próxima semana. Nosotros, con ello, nos daríamos por satisfechos.

Hemos debatido mucho sobre la situación del caos aeroportuario, sobre la situación de las infraestructuras, de los controladores, etcétera. Hoy, insisto, las preguntas se refieren exclusivamente a contenidos de la ley de Presupuestos Generales del Estado. En lo que podríamos denominar el primer paquete de preguntas vinculadas al control aéreo, tema que consideramos esencial en el diseño de futuro —hay una fecha tan simbólica como es entrar en un nuevo milenio—, le planteamos que el estatuto de los controladores de la circulación aérea, gestado en el año 1991, que se modificó como consecuencia de los planes laborales de los días 28, 29 y 30 de mayo de 1998 y que se continuó con otros incidentes en enero de este año 1999, trajo consigo un convenio colectivo que se publicó dos meses después, concretamente el 18 de marzo de 1999. Con él no sólo no se mejoraron las condiciones de extrema rigidez de la organización del trabajo del anterior estatuto del control aéreo sino que, desde nuestro punto de vista, se han acrecentado, al suprimirse recursos previstos hasta entonces para cubrir las necesidades puntuales de asistencia de controladores a sus puestos de trabajo en caso de necesidad. Por todo lo expuesto, queremos conocer el incremento experimentado en el año 1999 de la masa salarial asignada al colectivo de controladores referida al año anterior; el incremento previsto de la masa salarial para el año 2000; la cuantificación del salario medio de un controlador; cadencia de los cursos y alumnos por promoción de aquellos cursos impartidos por Senasa en el año 1999 y los que se pretenden impartir en el 2000. ¿Es cierto que la masa salarial derivada del convenio colectivo de los controladores con AENA en el año 1999 experimentó un incremento del 40 por ciento y consiguientemente se rebasó lo autorizado por la Ley de Presupuestos Genera-

les del Estado de 1999 para los empleados públicos? ¿Es cierto que el incremento de jornada pactado como contractual laboral a la más que notable mejora de la masa salarial tiene carácter temporal, volviéndose a la jornada de mil doscientas horas al año en el 2003?

Señor director general, todos sabemos que los controladores aéreos están sometidos a un trabajo de mucha tensión y estrés y constantemente se ven abocados a mejorar su preparación específica, a fin de adaptarse a las mejoras tecnológicas. Si cambian de trabajo, es decir, de torre, necesitan entrenamiento y habilitación. Por ello, a cierta edad, concretamente a los 55 años, como se recogía en el acuerdo inicial de 1991, conviene que aquellos que han perdido condiciones físicas o psíquicas y que no estén bien adaptados a las nuevas tecnologías sean retirados de tales funciones, dedicándoles a otras tareas si aceptan voluntariamente desempeñarlas. De ahí que estimemos que recuperar a los ya licenciados para tareas de control exige recalificación y puede ser inconveniente y peligroso. La licencia especial retribuida puede parecer socialmente injusta, económicamente gravosa y políticamente inconveniente, pero resulta prudente desde el punto de vista de la seguridad. En consecuencia, solicitamos —y esta es una componente presupuestaria— que se nos diga el número de controladores que se incorporan a la actividad después de estar en situación de licencia especial retribuida así como el coste.

A continuación formularé una serie de preguntas que están vinculadas a algo que está muy, muy, muy de actualidad, que tiene una importancia colosal en lo que se refiere a la seguridad aeronáutica, que es donde se encuentra esencialmente el origen de las situaciones que hemos vivido en estos tres últimos años. De ahí que no sean en modo alguno preguntas baladías sino vinculadas a la tramitación en la que nos encontramos y columna vertebral de un desarrollo de cara a la modernidad en lo que se refiere a la seguridad del control aéreo. Son las siguientes: ¿Cuáles son las inversiones de personal y equipamiento que se prevén para los 14 sectores aéreos que integran el área de Madrid? ¿Cuáles son las inversiones de personal y equipamiento que se prevén para cubrir los 13 sectores aéreos que integran el área de Barcelona? ¿Cuáles son las inversiones de personal y equipamiento que se prevén para los cinco sectores aéreos que integran el área de Canarias, para los seis sectores aéreos del área de Sevilla, para los cuatro sectores aéreos del área de Palma de Mallorca o minisectores, como los denominan los expertos? ¿Cuáles son las previsiones de personal y de equipamiento para cubrir los dos sectores aéreos que integran la miniárea de Valencia? Las inversiones previstas a efectos de dar cumplimiento a los acuerdos en materia de control aéreo de controles contiguos en el área geográfica próxima circundante al Estado español con países como Marruecos, Francia, Italia, etcétera, a los efectos de fluidificar el tráfico aéreo y que se recogen en los respectivos convenios internacionales y a los que AENA tiene que hacer aportaciones cuantificadas año tras año en tecnología, en personal y en todo lo que significa esa cooperación. ¿Cuáles son los compromisos y sus cuantificaciones que el Reino de España tiene adquiridos como miembro de Eurocontrol y la aportación que AENA o el Ministerio de Fomento hace? ¿Cuál es la aportación española en el año 2000 al sistema Etnos? ¿Cuál es la consigna-

ción presupuestaria recogida para la anunciada ampliación de Senasa o para otro centro complementario con el que se pueda aumentar el número de controladores que se forman al año y que está recogido en el convenio suscrito por AENA meses atrás con el colectivo o el sindicato único que controla laboralmente la actividad del control aéreo español?

Este sería un primer bloque de preguntas que le hago, señor director general, que está vinculado a lo que significa la acción de AENA y, consiguientemente, del Estado español a través de este ente especializado en aportación europea global al control aéreo de nuestro espacio aéreo.

En segundo lugar, por lo que se refiere a infraestructuras, segundo bloque de preguntas, nos gustaría saber cuál es la situación puntual de redacción y desarrollo de los planes directores de los aeropuertos que integran la red aeroportuaria española. Lo preguntamos, señor director general, porque de la documentación que nosotros tenemos no es posible deducir los datos que vamos a requerir, a lo largo de los próximos días para conocer mejor hacia donde va AENA ante la anunciada privatización, etcétera. ¿Cuáles son las razones por las cuales aún no se ha resuelto el concurso público cerrado en el mes de mayo de 1996, por el que se había sacado a concurso la redacción del desarrollo aeroportuario del aeropuerto de Tenerife sur con nueva área terminal y nuevo campo de vuelos? ¿Cuáles son las razones por las que aún no se ha definido el nuevo campo de vuelos del aeropuerto de Málaga y consignación presupuestaria para ese aeropuerto en el presupuesto del 2000? ¿Cuál es la consignación presupuestaria también para el 2000 para el desarrollo del aeropuerto de Gando, en la isla de Gran Canaria? ¿Se consigna asignación específica para el campo de vuelos del aeropuerto de Gando? Se solicita información, y es razonable por la importancia que tiene el aeropuerto de Madrid, lógicamente información lo más rigurosa posible, de la consignación presupuestada para el año 2000 en las inversiones vinculadas a la ampliación de dicho aeropuerto, con especial referencia a la situación de los estudios, redacción de los proyectos e informe de impacto medioambiental, todo ello desde la perspectiva de su desarrollo.

Se demandan datos de la inversión prevista en el año 2000 para la adquisición de suelos, tema que tampoco es nada irrelevante, porque un aeropuerto no se construye tan fácilmente ni se hace cada cinco años, un aeropuerto como el que se pretende, que reemplace al aeropuerto de Barajas, tiene una importancia colosal para toda Europa y, como es obvio, aún las Cortes Generales españolas no tienen datos de ninguna índole. Luego aprovechemos los datos del ente operador AENA, que estará ya adquiriendo suelo. Por eso pedimos datos de la inversión prevista en el año 2000 para la adquisición de suelo para el anunciado futuro aeropuerto de Madrid, así como los mecanismos de adquisición del mismo. Porque hay un tamtan, que incluso recoge la prensa, de que hay auténticos *lobbies* posicionándose, adquiriendo suelo. Eso es de libro de texto y con ello obviamente no formulo ninguna acusación, sino que está vinculado a lo es la propia vida comercial en un Estado de derecho. Estado del encargo del proyecto y características de los concursos puestos en marcha al objeto de viabilizar el anunciado proyecto gubernamental del futuro nuevo aeropuerto de dentro de veinte años. Se solicita información

también de la consignación presupuestaria para el año 2000, a efectos de desarrollar el aeropuerto de Barcelona, con especial referencia a las características del nuevo campo de vuelos y a las ampliaciones de la terminal. Previsiones presupuestarias para los aeropuertos de toda la red aeroportuaria catalana, si la pudiésemos denominar de esta forma, como previsiblemente podrá hacerse en un futuro. Los aeropuertos de Reus y de Girona, en el que se produjo un acontecimiento afortunadamente sin muertes que lamentar, pero que puso de manifiesto determinadas circunstancias, que no es cosa de analizar ahora.

Inversiones que se llevarán a cabo en los aeropuertos de Melilla, de León o de la isla de La Gomera, que han sido explicitados públicamente por el sindicato de pilotos Sepla como deficitarios de equipamiento e instrumentales de ayuda a la navegación. Con ello no quiero decir que la doctrina en lo que se refiere a equipamientos de ayudas a la navegación aérea en España la tenga que dictar un sindicato, en absoluto, sino que es un colectivo de profesionales que tripulan aeronaves y que han hecho una denuncia y a nosotros nos parece muy positivo que AENA indique cuáles son los equipamientos que van a aportar esos aeropuertos.

Quiero recordarle en muy pocos segundos, señor director general, acépteme la licencia, un tema que no viene al caso, pero he mencionado el aeropuerto de Melilla y es obvio que las circunstancias políticas que han vivido Ceuta y Melilla son complejas, aunque son motivo de análisis en otro foro. Hubo un accidente y el organismo especializado en la investigación de accidentes me parece recordar que no depende de AENA, sino concretamente de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento. Pues bien, no puede ser que el organismo, transcurrido prácticamente un año, no haya emitido un informe y que no se haya publicitado y dado a conocer a las Cortes Generales. Es imputable a ayudas a la navegación a ese aeropuerto y los ciudadanos españoles que residen en Melilla tienen el derecho inalienable de tener una contestación rigurosa y seria, que les dé tranquilidad en lo que se refiere al equipamiento de ayudas a la navegación en ese aeropuerto.

Tercer bloque de preguntas. ¿Cuáles son los servicios que AENA pretende privatizar en el próximo ejercicio? Consiguientemente, tiene que tener reflejo presupuestario. Incremento de ingresos que AENA estima obtener y mecanismos administrativos que pondrá en marcha para obtener tales objetivos. Señor Cal, hace muy poco tiempo —yo le sigo la pista por vocación por los temas aeroportuarios y aeronáuticos— leí unas declaraciones públicas tuyas, en las que, en un encuentro con profesionales, anunció que los servicios de parking, que ya estuvieron privatizados muchos años atrás, incluso en la época de Gobierno de UCD, teniendo que hacerse cargo AENA concretamente por determinadas circunstancias del servicio del *parking* de Madrid, se van a privatizar. Esto no lo vemos como algo relevante que cambie estructuras, pero desde luego me pareció que el equipamiento de ayudas a la navegación y las telecomunicaciones eran servicios que usted anunciaba que se privatizarían y, consiguientemente, si se van a privatizar en los meses próximos, nos gustaría saber qué mecanismos se van a poner en marcha y qué incremento de ingresos se prevé que se va a obtener en el 2000 con respecto a 1999.

El siguiente dato lo consideramos esencial. Figuran medio enmascarados 80.000 millones de pesetas, un endeudamiento de AENA con una financiación a largo plazo. Resulta que AENA no recibe una peseta de los Presupuestos Generales del Estado y a nosotros nos preocupa un endeudamiento así, porque lo pagaremos inexorablemente los usuarios de las instalaciones aeroportuarias. Debe explicarnos la estructura tarifaria vinculada a todas las tarifas de seguridad aeroportuaria, de aproximación de las aeronaves a los aeropuertos. Toda la estructura tarifaria de la que se alimenta AENA tendrá que experimentar unos incrementos y a nosotros nos preocupan esos incrementos, sobre todo en zonas donde el aeropuerto es la columna vertebral de la vida, de la economía, como sucede en las islas, en Melilla, en el archipiélago balear o en el canario. Nos preocupan los incrementos tarifarios en aeropuertos como los de Canarias o los de Baleares, con un volumen impresionante de pasajeros. Que esos incrementos de tasas sirvan para alimentar los costes financieros del endeudamiento a largo plazo de los 80.000 millones, tema que consideramos relevante.

Hay un hecho aparentemente inexorable, aunque no lo compartimos en su plenitud. Podemos compartir algunos componentes, como la privatización de determinados servicios aeroportuarios e incluso la ruptura de la unidad actual entre infraestructura aeroportuaria y mecanismos de control, algo que usted también ha anunciado públicamente, pero nosotros, los representantes del pueblo español, no hemos visto un folio oficial de esos proyectos. De ahí nuestra desinformación y, consiguientemente, nuestra petición de datos.

¿Cuáles son los ingresos por aeropuerto de la explotación de tiendas, actividades comerciales, cafeterías, exposiciones, etcétera, que se estima obtener en el ejercicio del 2000 en cada uno de los aeropuertos españoles? Porque nosotros, señor Cal, desde el Grupo Socialista, un aeropuerto no lo entendemos como un centro comercial al lado del cual aterrizan aviones. Lo entendemos como un servicio público global, autofinanciado, porque obviamente fueron gobiernos socialistas los que impulsaron la creación de AENA y su segregación, financieramente hablando, de los Presupuestos Generales del Estado. Nos mantenemos en esa coherencia, pero nos preocupa la hipervaloración excesiva de la actividad comercial en los aeropuertos y pensamos que hay que prestar más atención precisamente a los servicios al usuario.

Se solicita la cantidad de dinero presupuestada para todas las campañas de publicidad previstas por AENA en el próximo ejercicio, así como la cuantía que se prevé gastar el presente año. ¿Cuál es la cantidad de dinero invertido en la adquisición de viviendas en el municipio de Coslada y otros limítrofes, si es que se ha producido? Hasta ahora tampoco tenemos información fidedigna. Si no se ha producido dicha adquisición de viviendas, sencillamente con contestarlo así basta. ¿Cuáles son los incrementos que experimentarán en el próximo ejercicio las tasas con las que se grava a los usuarios de las instalaciones aeroportuarias españolas? Sabe usted, señor director general, que es un tema muy sensible en los ciudadanos, en las empresas, y que es fundamental ante la competitividad que nuestra estructura aeroportuaria tiene que ofertar al mundo entero, en competencia con Italia, con Francia y con países limítro-

trofes. ¿Cuál es la relación de empresas y sociedades mercantiles a las que AENA ha encargado contratos de publicidad, imagen, comunicación, *marketing*, etcétera, para la mejora de la deteriorada imagen del aeropuerto de Barajas ante los usuarios, cuantías y previsiones también cuantificadas, para el próximo ejercicio?

¿Cuáles son los aeropuertos españoles que por sí solos se considerarían deficitarios en la red aeroportuaria española? Esto es fundamental porque, ante planteamientos razonables desde ópticas políticas, donde se plantea la segregación, la disgregación de la red aeroportuaria española, es bueno saber qué aeropuertos pueden ser autofinanciados o qué conjunto de aeropuertos pueden integrar un ente autofinanciado por sí mismo. Bien sabe que comunidades autónomas como la de Canarias, la de Baleares, la catalana, han pedido la segregación de la red aeroportuaria y el conjunto de nuevos entes, ayuntamientos, diputaciones, cabildos insulares, gobiernos regionales, cámaras de comercio, en la coparticipación de la gestión de los propios aeropuertos. Por eso es bueno saber cómo ha funcionado cada aeropuerto, desde la óptica financiera, en el año 1999 y qué previsiones se tiene para el año 2000 para cada uno de ellos.

¿Cuáles son los incrementos de tráfico previsto en cada uno de los aeropuertos españoles e incrementos derivados de la tasa y la explotación de todos sus edificios? Eso es elemental y no lo hemos visto en los datos de que disponemos. Consiguientemente, el proyecto de presupuesto del ente AENA estará vinculado a los ingresos que perciba y ellos, a su vez, se vinculan al número de usuarios, al número de aeronaves, a las mercancías transportadas, a la actividad comercial, etcétera. Y, dado que hay muchísimos operadores económicos en este país con una gran voracidad por ese fabuloso bocado económico que son los aeropuertos, se trata de dar una explicación pública global, naturalmente empezando por las Cortes Generales.

Termino, señor presidente. Aportación de AENA en el próximo ejercicio a la sociedad AENA internacional, que nosotros vemos con mucha simpatía, que, mientras que en los dos o tres últimos años había perdido algunos concursos internacionales, recientemente ha ganado con otras dos empresas, el concurso internacional de la explotación de once aeropuertos en la República mejicana, cosa que vemos con simpatía porque hay un *know how* de nuestra AENA, que es un ente no disgregable, es un conocimiento científico tecnológico, que es exportable. Lo que nosotros queremos saber es qué aportación va a hacer AENA a la AENA internacional en ese caso concreto y en otros que pueden producirse y los beneficios que redundarán en la propia AENA. **(El señor Ortiz González pronuncia palabras que no se perciben.)**

El señor **PRESIDENTE**: Lleva usted el doble del tiempo que le corresponde.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Le agradezco su amabilidad, señor presidente, pero intuyo que no sólo se debe a su talante, acreditado, sino que también hay algo como respeto al interviniente, que creo que he tenido la deferencia de entregar por escrito al señor Cal las preguntas. Las he leído a efectos de que quede constancia en el «Diario de

Sesiones», y vuelvo a insistir en que no actúo exigiendo, en estos instantes, contestaciones exhaustivas, sino las que estime oportunas el señor director general.

Termino, dado que don Luis Ortiz cada año me da caña en ese sentido. Es mi cruz.

El señor **PRESIDENTE**: Están todos ustedes en su papel.

Lo que sí le quiero hacer saber, señor Segura, es que esta mañana se ha dicho que de las preguntas que no sean respondidas aquí o no tengan una respuesta completa pueden los altos cargos enviar la respuesta por escrito, y les hemos señalado un plazo de cinco días hábiles, para que ustedes puedan presentar las correspondientes enmiendas. Lo repito por tercera vez y creo que con esto quedan todas SS.SS. bien informadas del sistema.

Han solicitado también la comparecencia dos representantes del Grupo Mixto. El señor Rodríguez, en primer lugar, tiene la palabra.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Brevísimamente, señor presidente.

Queríamos preguntar al presidente de AENA, en relación con el sistema aeroportuario de Galicia, primero, a qué actuaciones corresponde la inversión de 2.700 millones de pesetas, entre los años 1999 y 2000, en los aeropuertos de Galicia. Segundo, si piensa que con estas inversiones se garantiza plenamente la seguridad aeroportuaria en los aeropuertos de Santiago, Vigo y A Coruña, y, en todo caso, cómo quedaría cada uno de ellos en relación con la posibilidad de que se pudiesen realizar aterrizajes en condiciones meteorológicas que en Galicia son bastante frecuentes.

Por último, si hay algún plan dentro de AENA para reestructurar el espacio aéreo de Galicia conforme a otras coordenadas que las actuales.

El señor **PRESIDENTE**: También como solicitante de la comparecencia, tiene la palabra el señor Peralta.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Le voy a hacer unas preguntas muy concretas, que creo que son las que no ha hecho el señor Segura en su intervención. Me voy a centrar fundamentalmente en el País Valenciano.

En el aeropuerto de Valencia se produce una caída significativa de la inversión en la relación año 1999 año 2000. Me gustaría saber exactamente en qué se concreta esta cifra que aparece prevista para el aeropuerto de Valencia, 1.604 millones, todos ellos correspondientes a proyectos iniciados antes del año 2000. Le haría la misma pregunta en relación con el aeropuerto El Altet, en donde sí aparece una pequeña cantidad, 35 millones, que corresponden a un proyecto nuevo, según se indica en la documentación que se nos ha remitido. Veo que no aparece por ningún sitio el aeropuerto de Castellón, que es un tema del que se ha hablado mucho últimamente. Me gustaría saber exactamente cuál es la posición de AENA en relación con este aeropuerto.

Por terminar, otro tema del que también se ha hablado mucho, de su posible ubicación en Valencia en concreto, es el de la Central Europea de Cargas. Me gustaría saber cuál

es la situación de este proyecto y en qué medida aparece reflejado presupuestariamente en el año 2000.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, ha solicitado la comparecencia del señor Cal Pardo el Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra el señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Este año y en esta ocasión no le va a dar caña don Luis Ortiz al señor Segura, y tampoco se la va a dar este diputado, porque la exhaustiva lista de preguntas formuladas al señor Cal me hace ser brevísimo para que el señor Cal empiece a aprovechar los cuatro días que le quedan para contestarlas.

Sólo voy a hacer dos brevísimos comentarios. Querría saber cómo están en este momento los planes directores de aeropuertos, de los cuales ya nos habló en alguna comparecencia anterior el señor Cal, y el plan de empresa de AENA, cosa que ya han preguntado. Y respecto a los controladores sólo quisiera saber la evolución de la plantilla en la década de los noventa y previsiones que hay a partir del año 2000.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a todas las cuestiones que le han planteado, tiene la palabra el director general del ente público AENA, don Francisco Cal Pardo.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA)** (Cal Pardo): Sobre esta amplia lista de cuestiones me gustaría poder charlar a fondo con el señor Segura, y ciertamente tendríamos una charla amena a lo largo de cuatro días, porque son cuestiones de gran contenido que a él le interesan como a mí. Evidentemente, no puedo profundizar ahora en todas estas cuestiones, simplemente daré algunos brochazos en relación con las preguntas que me ha hecho.

La primera que tengo apuntada es la carencia de cursos de Senasa, que además coincide con la última pregunta del señor Carreño. Tengo que poner de manifiesto que hay un cierto retraso en la incorporación de controladores que nos está haciendo sufrir bastante en este momento. Una de las causas —no digo que la única— es que, entre el 15 de diciembre de 1993 y el 6 de noviembre de 1995, prácticamente dos años, no ha entrado en la escuela ninguna promoción, debido a que el sindicato, al que usted ha hecho referencia, estableció una serie de negociaciones con los gestores que había en aquel momento, para reestudiar la formación. La primera promoción después de ese reestudio se incorpora a la escuela el 6 de noviembre de 1995. Esta promoción de 48 personas sale el 14 de marzo de 1997; es la primera promoción que se incorpora después de ese período. En ese momento se incorporan 47, otros 47 en marzo de 1997, en junio de 1997 se incorporan otros 47, en noviembre de 1997, 46; en abril de 1998, 46; 44 en julio de 1998, y el 12 de marzo de este año 46. En total, se han incorporado 364. La última promoción, la séptima que se ha incorporado está siendo habilitada; unos están prestando ya servicios efectivos, pero otros están en curso de habilitación. Ya saben ustedes que una vez que salen de la escuela tienen que conocer a fondo los espacios aéreos que tienen que controlar, sean éstos cir-

cundante a una torre de control, a un aeropuerto, o un sector o un conjunto de sectores del centro de control. La octava promoción se acaba de incorporar en septiembre de 1999 con otros 48; en febrero del 2000 se incorpora la novena promoción de 48 alumnos; en septiembre del 2000 se incorpora la décima promoción con otros 48; la undécima se incorpora en marzo del 2001 y en septiembre del 2001 se incorporará la duodécima. Desde ese momento habrá dobles promociones, porque a partir de junio del 2000 duplicamos la capacidad de la escuela. Antes me preguntaba por la inversión. En números redondos, si le sirve esta cifra, hay que invertir del orden de 3.000 millones de pesetas en la escuela de adiestramiento. La inversión que le corresponde a AENA cubre todo el equipamiento, la parte exterior del edificio la hace Senasa con cargo a sus propios presupuestos. Nosotros tenemos prevista una inversión del orden de 3.000 millones de pesetas, cuyos primeros frutos tienen que recogerse a partir de junio del año 2000. A partir de ese momento se duplican las promociones, de tal manera que hasta septiembre del 2003 se van a incorporar otras 624 personas más, que junto con las que ya lo están exceden la cifra prevista de 741. Además, como el tráfico está subiendo más, creemos que los 741 se quedarán cortos. He encargado ahora un reestudio de plantilla. Además, tampoco creo que sea inconveniente tener algún controlador excedentario, porque bastante sufrimos cuando tenemos escasez. No sé si con eso queda contestada esa pregunta. En todo caso, le puedo proporcionar estos datos por escrito.

El incremento de jornada pactado en el convenio colectivo, que si bien se publica el 18 de marzo de este año, se firma a finales de diciembre de este año, ya siendo yo presidente de la entidad pública empresarial, y se negocia prácticamente a lo largo de tres años, establece pasar de mil doscientas a mil cuatrocientas veinticuatro horas, y además da 100 horas más de disponibilidad, de tal manera que se pueda acudir a personas que están disponibles para cubrir déficits de personal que se hayan producido en un momento dado por enfermedad o por cualquier otra causa similar. Efectivamente, en el 2004 volverán a ser mil doscientas horas, eso es lo acordado en el convenio.

En cuanto al estrés, estoy de acuerdo con usted. Cualquier controlador se puede retirar a los cincuenta y cinco años si él voluntariamente lo desea y nosotros debemos retirarlo si el certificado del CIMA no garantiza que tiene las cualidades y las habilidades en el grado necesario para prestar el servicio de control. En este momento se ha invitado a algunas personas a incorporarse y los que lo han hecho no exceden de 8. De todos modos le informaré con precisión, porque este tipo de respuestas no lo tenía preparado. En cualquier caso se incorporan para cubrir puestos, bien en el centro de formación o bien en puestos administrativos, nunca de control; podría ser en puestos de control de jefe de sala, que como usted sabe bien son puestos directivos que no requieren la habilidad del controlador para estar sentado delante de una pantalla. En este momento tenemos algún jefe de sala con magníficas aptitudes físicas con más de 60 años. Creo que la incorporación no ha sobrepasado los 8 y, en cualquier caso, siempre para puestos de tipo administrativo, directivo o de formación. Creemos que para formadores están en condiciones perfectas y, además, su madurez les puede permitir transmitir mejor unos conocimientos que poseen en profundidad.

En cuanto a las inversiones en material en todos los centros, están más o menos relacionadas aquí, pero sería un poco prolijo meternos en todas ellas, si lo desea le puedo mandar una relación. Lo que sí quiero decir es que el nivel de inversión de los centros de control españoles está a la altura de los mejores de Europa y la tecnología española de los centros de control está a nivel de los otros centros europeos. Buena prueba de ello es que recientemente, y de ello nos alegramos mucho, la empresa Indra ha ganado con todo merecimiento el concurso para implantar el sistema de tráfico aéreo en Alemania; sistema de tráfico aéreo que usted sabe muy bien, porque es un gran seguidor de este asunto, que ha mamado de AENA, y lo ha mamado porque en el año 1980 hubo una decisión, a mi modo de ver arriesgada, pero valiente, del ministro de Transportes de entonces, adjudicando a una empresa española, que era entonces Tecca, hoy integrada en Indra, el desarrollo del sistema de presentación de datos de vuelo de Sevilla frente a una oferta de una empresa extranjera, corriendo un cierto riesgo. Creo que fue un riesgo que ha compensado, y la experiencia lo demuestra, porque Indra, lo que más está exportando hoy es toda esa tecnología que ha ido desarrollando junto con AENA, o anteriormente con la Dirección General de Navegación Aérea, gracias a ese paso decisivo de aceptar una propuesta española de desarrollo de un sistema de control de tráfico aéreo frente a un sistema ya experimentado en un país del área europea. Yo he recibido, y me ha alegrado mucho, la felicitación directa de mi colega alemán por la calidad de la oferta presentada por Indra frente a otras ofertas, incluso americanas, cuando los *lobbies* han trabajado muy a fondo; a pesar de todo, gracias también a la objetividad de los alemanes, se le ha adjudicado a Indra.

Tenía usted otra pregunta en relación con el EGNOS. Me imagino que ustedes saben lo que significa; es el sistema europeo para el control de navegación europea por satélite, que se apoya en los sistemas de satélite —en estos momentos existe tanto el GPS americano como el Glonass ruso—, añadiéndole además la señal de satélites geoestacionarios para desarrollar un sistema que ha sido designado con una palabra bastante fea, pero que hemos aceptado que es la de *augmentación* para dar mayor fiabilidad a la señal. Es un mérito que no me arrogo, porque cuando me presentaron en AENA en el mes de noviembre les dije que me interesaba que fuésemos líderes en este campo yo conocía un poco la situación por haber dado cursos en entidades internacionales sobre este tema, y me dijeron: Ya lo estamos siendo. Y claramente lo son, porque en este momento, dentro del EGNOS nosotros tenemos un 11 por ciento. El coste para todo el conjunto ha sido de 4.000 millones de pesetas para AENA y para el CDII. Eso nos va a permitir tener en España la estación central maestra de control de proceso, que va a estar en Torrejón; estaciones monitoras de integridad de telemetría, que van a estar en Santiago, en Palma de Mallorca, en Málaga o Melilla y en Las Palmas. Vamos a tener, además, un centro de cualificación y soporte de la certificación del sistema en Torrejón y, nuestra red de transmisión de datos ha sido incorporada al sistema Egnos. Creo que podemos decir que con nuestro 11 por ciento de contribución, cifrado en 4.000 millones de pesetas, estamos obteniendo un retorno que se puede estimar superior a un 12 por ciento. Por lo que se refiere a navegación aérea le haría

otra serie de precisiones, respondiendo a sus preguntas, pero, si usted se da por satisfecho, éstas son las líneas fundamentales.

Respecto a infraestructuras me pregunta usted cuál es la situación actual con relación a los planes directores. Nosotros tenemos la obligación de hacerlos entre el año en curso y el próximo. Si me permite le diré que en este momento se están redactando, para terminar en este mismo año, los de Coruña, Alicante, Almería, Asturias, Barcelona, Bilbao, Fuerteventura, Gran Canaria, Ibiza, Lanzarote, La Palma, Madrid-Barajas, Málaga, Menorca, Reus, Sabadell, Santiago, Tenerife-norte; Tenerife-sur, Valencia, Vigo, Vitoria y Zaragoza. Estos son todos los que hay que hacer en este año. De ellos, el de Madrid-Barajas está en trámite en este momento, ya se han recibido alegaciones y, si no está aprobado, estará a punto; en Barcelona se han recibido alegaciones incluso dos veces. Se recibieron bastantes alegaciones en la primera presentación y hemos considerado necesario reestudiar el plan director. Esperamos que en este mes de octubre quede aprobado. El de Sabadell está en trámite de aprobación en este momento. Están sometidos a información actualmente los de Almería, Reus, Fuerteventura y La Palma y se van a presentar posiblemente en este mismo mes de octubre los de Málaga, Santiago, Zaragoza, Alicante, Asturias, Ibiza, Lanzarote y Menorca y en el mes de noviembre el de Vitoria. El de Tenerife-norte está en este momento en un trámite previo en la Comisión de defensa y transportes que tiene que informarlos previamente; y el de Tenerife-sur —y contesto a su segunda pregunta— está un poco más retrasado y, como usted sabe muy bien, se hizo un concurso de ideas para hacer un desarrollo, no sólo del plan director sino de algo más, que consistía en una pista paralela a la actual, con una distancia de 300 metros, lo que no la hace totalmente independiente; es decir, reduce la capacidad con relación a una pista que estuviese situada a 1.300 metros y, además, está la ampliación de plataforma y del edificio terminal. Pero como sabe usted muy bien también, en aras a una buena vecindad, nosotros antes de sacar los planes directores normalmente los discutimos con los entes afectados. En este caso, se ha hablado profundamente con el Cabildo de Tenerife y se pidió una ampliación del plan director con una nueva alternativa sugerida, que suponía una pista no a 300 metros y del lado mar, o del lado aire, sino justamente al otro lado. Como la situación es complicada, porque hay un enorme desnivel, se pidió a las empresas que estaban haciendo el estudio que nos diesen alguna pista para ver la viabilidad —y perdonen la redundancia— de la pista situada en el norte, pero no se les dio más dinero. Las cinco empresas salieron como pudieron, y esto no fue suficientemente preciso porque la evaluación de las inversiones necesarias en el norte, o de los trabajos necesarios podía oscilar entre mover 40 y 20 millones de metros cúbicos de tierra. En vista de lo cual nadie, en su sano juicio, puede tomar una decisión. Por consiguiente, hemos decidido anular el concurso e invitar a las mismas empresas a que profundizasen esa alternativa, dándoles un poco más de dinero, porque, si no, no iban a hacerlo —se les daban 10 millones de pesetas a cada una de las que hubiesen participado y 1.200 millones a la que hubiese sido elegida para realizar el desarrollo del proyecto de la nueva infraestructura—; en este momento se han

ampliado a 30 millones de pesetas porque el estudio que hay que hacer es bastante a fondo. Y si gana la alternativa norte, si se considera que ésta es más beneficiosa que la alternativa sur, el proyecto también será más costoso y se dotará con de más dinero. Esperamos aprobarlo en el último consejo de administración y tener las distintas alternativas en marzo para llegar a una conclusión definitiva y entonces aprobar el plan director, que en gran medida en la primera alternativa estaba ya muy definido. Como algunas de las inversiones son necesarias, en este momento se están sacando a concurso parte de las obras previstas en ese plan director, como es la ampliación de la plataforma e incluso la ampliación de algún módulo del edificio, es decir, cualquier inversión que no hipoteque ninguna de las posibles alternativas a elegir. No sé si con esto he contestado a su pregunta referida a Tenerife-sur.

Me pregunta usted cómo se va a financiar Madrid-Barajas. Tenemos previstos 21.000 millones de pesetas para el año 2000; 25.000 para el 2001; 15.000 para el 2002 y 5.000 para el 2003. Éstas son las cifras que tengo en el concepto de plan de usos de terrenos, desarrollo del plan Barajas.

En Barcelona, como usted sabe, se está empezando en este momento el desarrollo del plan director, que está más atrasado que el de Madrid. Para expropiaciones tenemos, en concreto, 5.800 millones para el año 2000; 8.600 millones para el 2001; 5.000 millones para el año 2002. Para este año ya hay inversiones importantes en remodelación de la cabecera y ampliación de pistas del orden de 1.583 millones y 8.822 para el año 2001; 8.043 para el año 2002 y 4.465 para el año 2003, quedando cantidades para el año 2004, que es cuando se terminará el desarrollo del plan Barcelona. Éstas son las cifras más significativas de los planes de Madrid y Barcelona.

Las previsiones presupuestarias del aeropuerto de Reus en este momento son muy reducidas. Hay un Plan director que está en este momento, como he dicho, en tramitación. En él se prevén incrementos sensibles del tráfico. Si allí se hace una instalación, como parece que se va a hacer de Universal Estudios, se espera que se llegue a unos tráficos elevados y a medida que éstos se desarrollen habrá que realizar las inversiones. En este momento en Reus las inversiones no son muy grandes pero, de todos modos, se las voy a concretar. En Tarragona tenemos en este momento 128 millones para el año 2000; 97 millones para el año 2001; 119 millones para el año 2002 y 5.000 millones para el 2003, que es cuando se prevé que el Plan director empiece a tener su desarrollo.

En Girona tenemos 267 millones para este año; 372 millones para el 2001; 157 millones para el 2002, y 29 millones para el 2003.

Por otro lado, me preguntaba cómo se va a financiar la deuda, pues con deuda. Hasta ahora estamos acudiendo al BEI, y le aseguro que con la solvencia de AENA hay muchos bancos que quieren darnos créditos. No creo que tengamos que ir a la emisión de deuda. La estructura tarifaria —creo que los presupuestos del Estado lo dicen, y yo tendría que aclarar que lamentablemente para nosotros, pero así es— no va a subir por segundo año consecutivo. Se van a mantener las mismas tarifas. Seguiremos, tal vez lamentablemente, en la cola de las tarifas europeas, ni siquiera vamos a ir a una convergencia con Europa, como pensába-

mos. Por tanto, una persona que salga de un aeropuerto español con destino a otro también español va a pagar 350 pesetas de salida. Yo me imagino que usted habrá viajado recientemente por América y habrá visto que allí hay que pagarlas aparte y difícilmente bajan de veinte dólares. Aquí son unos dos dólares. Si va uno a la Unión Europea pagará 822 pesetas, por debajo de los seis dólares, y si va a un destino internacional unas 1.100 pesetas. Tenemos unas tasas realmente bajas y no van a subir. Afortunadamente los incrementos de tráfico que estamos teniendo nos compensan esta reducción que suponen las tasas, porque están previstos en los planes a cuatro años incrementos de tasas del tipo del IPC. Pero, como le digo, llevamos dos años sin subirlas. El tráfico se está comportando bien. De enero a septiembre el tráfico de pasajeros se ha incrementado en el 7,8 por ciento, que nos compensa estas pérdidas de tarifas. Gracias, a eso, como usted ha dicho muy bien, AENA no le cuesta nada a los presupuestos del Estado. El año que viene va a aportar 7.000 millones de pesetas, porque el año que viene tendremos que pagar el impuesto sobre sociedades, del cual estábamos exentos hasta el año 1999, pero a partir del próximo, como puede ver en los papeles que tiene, vamos a pagar del orden de 7.000 millones de pesetas. Esperamos poder salir adelante. Tendremos que endeudarnos más, pero tampoco nos debe asustar mucho. Si el nivel de endeudamiento al año que viene va a ser de 130.000 millones de pesetas, haciendo uso de esta autorización que en este momento se pide a esta Cámara, y vamos a tener más de 650.000 millones de fondos propios, en cualquier empresa privada se darían con un canto en los dientes teniendo una estructura de capital tan solvente. Pasaremos por momentos de mayor endeudamiento y llegaremos posiblemente a endeudamientos de 600.000 y pico millones de pesetas, que los recuperaremos en el momento en que la inversión no tenga que ser tan fuerte. En cualquier caso, nuestro nivel de solvencia seguirá siendo suficiente y afortunadamente parece ser que el tráfico subirá.

También me preguntaba usted sobre las hipótesis en las que nos habíamos basado para la determinación de estos ingresos. Han sido unas cifras realmente conservadoras. Por ejemplo, en aterrizaje nacional hemos supuesto que va a haber un incremento del 4,8 por ciento de ingresos, en el comunitario un 4,5 y en el internacional un 5 por ciento; en pasajeros, en nacional y comunitario un 5,4 por ciento y en el internacional un 5,6 por ciento. Son cifras inferiores a las que estamos teniendo este año. Tampoco vamos a suponer que va a subir siempre de la misma manera, pero, como le he dicho, estamos en un 7,8 por ciento este año, que yo espero que se mantenga hasta fin de año y si desciende no creo que baje del 7 por ciento. Por tanto, las cifras son conservadoras desde el punto de vista de determinación de ingresos.

Pregunta por la cantidad de dinero invertido en la adquisición de viviendas; todavía no hay ninguna. Todavía no se ha invertido, pero hay grandes previsiones, en Madrid concretamente. Las cifras que tenemos reseñadas son interesantes como consecuencia de los impactos medioambientales. Son 15.500 millones en el año 2000, 20.300 millones en el año 2001, 23.260 millones en el año 2002 y 11.594 millones en el año 2003; en total 70.699 millones a lo largo del período. Es una inversión realmente importante con la que podía no contarse pudiendo ser necesaria, pero ahí está.

Me señala el señor presidente que ya me estoy pasando del tiempo. Yo creo que lo fundamental de sus preguntas se lo he contestado, y lo demás lo responderé por escrito.

En cuanto al señor Rodríguez, preguntaba básicamente si se puede garantizar la seguridad en Galicia. La seguridad siempre está garantizada, porque los aviones tienen que volar de acuerdo con las condiciones de cada aeropuerto, y lo que no puede hacer un avión es meterse en un aeropuerto que tiene unos mínimos de visibilidad de 600 o de 800 metros cuando sólo hay visibilidad de 200. Ésta es una decisión que tiene que tomar el piloto. De todos modos, de una manera más cualitativa que cuantitativa, aunque las cifras están aquí —y además como hoy tenía que dar una conferencia en Galicia sobre estas cosas, me lo sé bastante bien; no he podido darla por estar con ustedes, aunque estoy encantado—, habida cuenta de que Galicia está suficientemente lejos y de que las condiciones meteorológicas no son excesivamente buenas —esta mañana les habrán dicho que por lo menos se deben necesitar cuatro horas para Vigo y para La Coruña, es decir, que desde Vigo y la Coruña es difícil venir a Madrid, resolver un asunto y volver en el día— hay que asegurar conexión y que no falle. Los fallos en Galicia normalmente son por cuestiones de tipo meteorológico y básicamente por niebla. Lo que se ha decidido hacer es una serie de inversiones que permitan aterrizar con una visibilidad más reducida, normalmente en torno a los 200 metros de visibilidad horizontal y menos de 30 metros de visibilidad vertical. Ello ha supuesto establecer unas inversiones que figuran aquí, algunas ya iniciadas, o si no iniciadas previstas para este año, porque en este momento no se ha iniciado ninguna. Está en período de adjudicación para Santiago un ILS capaz de operar en categoría 3, con una inversión de unos 300 millones de pesetas, y en el último consejo de administración se ha aprobado una inversión de 900 millones para luces de pista, para garantizar una operación en categoría 3. Está previsto lo mismo en Vigo pero para empezar el año que viene y hacerlo en el año 2001, para poder operar en categoría 2. Desde este punto de vista, en La Coruña se están haciendo estudios. No ofrece tantas condiciones el aeropuerto de La Coruña, porque los que hayan estado en él saben que la pista arranca en un gran corte del terreno, lo que imposibilita la instalación de al menos 600 metros de luces de aproximación que son requeridas para poder operar en categoría 2, y se está estudiando la posibilidad de ampliar la pista por el otro lado, por la cabecera opuesta, y desplazar el umbral de aterrizaje, de tal manera que pudiesen caber esos 600 metros, aunque no soy excesivamente optimista. En Coruña, sin embargo, sí se están haciendo inversiones importantes en cuanto a facilitar también las condiciones de operación en ese aeropuerto, sobre todo para los pasajeros; hay que tener en cuenta que uno de los grandes objetivos que perseguimos es mejorar la atención al pasajero a base de instalar un par de pasarelas telescópicas que permitan a los viajeros que van a Coruña no mojarse o por lo menos no mojarse una de cada dos veces. En términos generales esto es lo que se podría decir.

Me habla de la estructuración del espacio aéreo de Galicia. En Galicia sobre todo el espacio aéreo y el área de aproximación posiblemente hay que retocarlo y ya hay un proyecto para ello, haciendo un nuevo sector sobre Astu-

rias y desdoblado el de Bilbao. Pero me gustaría enseñárselo directamente en el centro de control, para lo cual, si me lo permite el señor presidente, invito en este momento —y ruego a la Presidencia que transmita esta invitación— a los miembros de la Comisión para que de la misma manera que han visitado el aeropuerto de Barajas visiten el centro de control de Torrejón y las instalaciones —a mi modo de ver magníficas— que tenemos para el control de la navegación del tráfico aéreo, en ellos con mucho gusto explicaremos cuál es la estructuración, qué proyectos hay para aumentar la fluidez del tráfico aéreo, etcétera.

Señor Peralta, en la Comunidad Valenciana —las cifras las debe tener usted también— tenemos previstos unos 8.273 millones de pesetas, de los cuales 2.775 millones son para este año y de ellos 1.171 millones para Valencia y 1.604 millones para Alicante. Tal vez lo más importante en Valencia —y está en estos en revisión para lanzar el proyecto— es la carga, la terminal de carga, donde tenemos previstos en estos momentos 610 millones de pesetas. Se está revisando el proyecto para lanzarlo, se lo hemos encomendado a Clasa, que es la empresa filial de Aena para este tipo de actividades. Tenemos previstos 402 millones para el año que viene. Luego tenemos inversiones generales, que son las que se dejan en manos del director del aeropuerto en estas circunstancias; posiblemente estas cantidades se aumenten en el futuro porque estamos en un proceso de mayor desconcentración de la capacidad inversora en los propios directores de aeropuertos. Aquí tenemos unas cifras que oscilan entre los 225 y los 250 millones para cada uno de los cuatro años. En edificios terminales, urbanización de acceso, tenemos 143 millones en el presupuesto del año 2000, 251 millones para el año 2001 y 106 millones para el año 2002.

En Alicante también hay unas cifras en torno a los 450 millones anuales en estas inversiones, que se dejan en manos del director del aeropuerto, así como para la zona de carga. No sé si hemos sacado el concurso, pero se va a hacer una nueva terminal de carga para lo cual hay previstos 252 millones este año, 482 millones en el año 2001 y 160 millones en el año 2002. Nosotros estábamos dispuestos a hacer todo tipo de inversiones en carga, pero yo me he reunido con los miembros de la Cámara de Comercio de Alicante y próximamente voy a reunirme con los de la Cámara de Comercio de Valencia y siempre les digo: Como empresarios que son, pónganse ustedes en mi lugar y vean si se deben hacer este tipo de inversiones con este tipo de rentabilidades. Y normalmente nos entendemos. Eso nos ha llevado a hacer en Alicante una planificación por fases, diciendo: Vamos a hacer simplemente una nueva terminal de carga; posiblemente, y en una segunda fase, en función de cómo evolucione, se hará un centro donde los transitarios y los transportistas puedan tener sus despachos, como los tienen en Madrid, y así sucesivamente. Desgraciadamente la carga no está siendo un negocio boyante, ni aquí ni en ningún aeropuerto europeo. Posiblemente seamos la red con mayor crecimiento en carga; en este momento creo que tenemos un crecimiento del 3,3 por ciento, que osciló mucho a lo largo del año; pasó por momentos más bajos, pero se está comportando relativamente bien. De todos modos, tengo que decirle que el 80 por ciento de la carga que se transporta en los aeropuertos españoles va en bodega de avión, no en car-

gueros. Nos falta desarrollar esa actividad, pero también le digo que no tengo demasiado interés en hacerlo; si los aviones cargueros son tan ruidosos como los que hay ahora, prefiero que siga llevándose en bodegas de avión.

Me preguntaba por el aeropuerto de Castellón. El aeropuerto de Castellón, como usted sabe bien, no es de interés general. La filosofía del Ministerio, que se encauza a través de la Dirección General de Aviación Civil, es promocionar pistas de aterrizaje y despegue para la aviación privada y la aviación general, de tal manera que se pueden desarrollar las dos de la misma manera que lo ha hecho la navegación deportiva. Usted que es levantino sabe muy bien cómo se ha desarrollado y que además ha supuesto un gran impulso para la industria nacional. Algo así quisiéramos hacer nosotros, porque además contamos con unas magníficas condiciones que no las hay en toda Europa, debido al clima. Ésta es una actividad encomendada a Aviación Civil que se encarga de los aeropuertos emergentes y AENA consigna en sus presupuestos unas cantidades para ayudar a este tipo de aviación, pero siempre canalizada a través de Aviación Civil. Por tanto, lo que se vaya a hacer en Castellón es algo que Aviación Civil tendrá en sus presupuestos y nosotros lo vemos con la máxima simpatía, pero no nos corresponde hacer nada ahí, puesto que no es un aeropuerto declarado de interés general, aunque tenga mucho interés para el desarrollo de la aviación deportiva.

Señor Carreño, le decía antes que si me daba el señor presidente más tiempo porque el día 8 tenemos la puesta de largo del Plan de empresa. El Plan de empresa es el eje directriz de toda nuestra actividad de gestión y además estamos tratando de poner un énfasis muy especial en lo que es la gestión. Tratamos de que AENA —y creo que lo puede ser— sea una empresa excelente en gestión aeroportuaria. De alguna manera se nos está reconociendo en la medida en que se nos encomienda la gestión de aeropuertos en Colombia y ahora la de doce aeropuertos en la costa mejicana del Pacífico, que supone un aporte de quince millones de pasajeros. Creo que a final de este año podremos decir que AENA posiblemente sea la red más importante del mundo en número de pasajeros transportados, disputándola con la British Airport Authority, que en el Reino Unido tiene del orden de 100 millones de pasajeros. Yo tengo la esperanza de cerrar este año con 130 millones de pasajeros en España, el año pasado fueron 118 millones y tal como van las cosas podemos quedarnos entre 128 y 130 millones. En este momento tenemos dos millones en Colombia, aportan quince millones y pico, posiblemente dieciséis millones los aeropuertos mejicanos; es decir, nos estamos acercando a los 150 millones. Cuando tengamos Cayo Coco, en el que seguramente también haremos una gestión compartida con la autoridad aeroportuaria cubana, vamos a acercarnos mucho a los 150 millones de pasajeros. Se nos reconoce una cierta capacidad de gestión, pero creo que es algo que tenemos que desarrollar mucho más.

En torno a este eje directriz hemos hecho el plan de empresa definiendo nuestra visión de empresa, en la que hemos dicho que queremos ser una empresa líder en la gestión aeroportuaria de la navegación aérea con reconocimiento mundial. De momento se ha empezado a hacer este reconocimiento. Este plan de empresa además de la visión ha definido los valores de empresa, básicamente centrados

en la atención al cliente, en los resultados y en el respeto al medio ambiente, lo cual exige de todos nosotros personas excelentes, capaces de trabajar en equipo, apoyándose en algo de lo que consideramos que ya tenemos bastante, que es una tecnología muy desarrollada, especialmente en navegación aérea y también en aeropuertos, pero más en navegación aérea, una tecnología que puede competir en todo el mundo, como se ha demostrado. En torno a esos valores hemos definido una estrategia basada en los nueve puntos del modelo europeo de gestión, porque lo que queremos es compararnos con un estándar europeo de gestión y que nos puedan medir en relación con él. Esta labor que se hizo por un grupo de 50 directivos en el mes de junio ha sido desarrollada y el día 8 se va a presentar a unos 300 directivos de AENA para que ellos a su vez lo transmitan al resto de la organización, siendo previamente transmitido también al comité de empresa para que lo conozca, porque consideramos que es muy importante que el comité de empresa tenga un profundo conocimiento de lo que se pretende hacer. Insisto, el eje es la gestión, con independencia de la propiedad de los aeropuertos. Queremos ser un equipo excelente de gestión y creo que tenemos personas dotadas para ello, que tal vez necesitan desarrollar algo más esas habilidades de gestión, porque las competencias técnicas nadie se las niega, y ahí está el sistema para dar fe de ello. Por eso pedía más tiempo, señor presidente, porque estos días estamos metidos de hoz y coza en este trabajo; pero, si hay que hacerlo así, lo haremos. Estas personas no harán el puente del día 11 y lo haremos.

Respecto a la otra pregunta del señor Carreño, sobre la evolución de la plantilla de controladores, creo que ha sido contestada con la respuesta dada al señor Segura.

El señor **PRESIDENTE**: Comienza el segundo turno de intervenciones, en el que también tienen posibilidad de intervenir aquellos grupos que no hayan solicitado la comparecencia.

Permítanme recordarles, y con eso no quiero coartar su intervención, que llevamos media hora de retraso con respecto al calendario previsto para estas comparecencias. Lo digo, sobre todo, en atención a los altos cargos de la Administración que están esperando para comparecer.

Tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: No he pedido la palabra para producir ningún debate, sino sencillamente para formalizar ante el presidente de la Comisión y ante el señor director general el hecho de que las preguntas que el Grupo Socialista le ha hecho al director general a través de este diputado están recogidas en este documento que le entrego. No presentaremos más preguntas complementarias.

En segundo lugar, respecto a la documentación, quiero decirle que son sencillamente fotocopias del PAIF, del Plan de empresa de AENA, de documentación —acuerdos del consejo de administración, planes de desarrollo, etcétera— para el cuatrienio o quinquenio próximo; eso es lo que pedimos. Le rogamos que nos haga llegar esa documentación, naturalmente contestando una a una a estas preguntas. Esta es la intervención que quería hacer, sin entrar en ningún otro análisis.

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

El señor **MARDONES SEVILLA**: Mi más cordial saludo a mi buen amigo don Francisco Cal, director general del Ente Público de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

Mi pregunta, señor Cal, está circunscrita al complejo aeroportuario del archipiélago canario, y más concretamente a la isla de Tenerife. Usted entiende perfectamente la posición estratégica del archipiélago canario en el Plan aeroportuario español. Somos la comunidad autónoma con mayor número de aeropuertos y las previsiones que el Gobierno de Canarias tiene para los próximos cuatro años, el aumento de plazas turísticas, son un factor que se va a reflejar en el aumento del tráfico de pasajeros en esos aeropuertos canarios. Afortunadamente, la red está muy avanzada, y quiero hacer aquí una primera valoración de la funcionalidad de este aeropuerto, que se está reconociendo por técnicos nacionales e internacionales. El aeropuerto de Fuerteventura, prácticamente el último inaugurado, reúne las condiciones necesarias de funcionalidad, operatividad y técnica interna de movimientos, de facturación de equipajes, pasajeros, etcétera.

En segundo lugar, el señor Cal ha hablado de la gestión aeroportuaria y ha dicho que posiblemente los cuadros humanos de AENA necesitan una puesta al día en su capacidad de gestión. Me alegra que el señor director general haya reconocido su competencia técnica, que no ha sido cuestionada. Yo quiero dar aquí el testimonio de la altísima cualificación de los cuadros técnicos, de los directores de aeropuertos y del personal complementario de AENA en la red de aeropuertos canarios. Repito, quiero dar aquí testimonio de su competencia profesional, de lo que me congratulo. Tienen ahí un capital humano y quiero decir que lo que se pueda reflejar en cuanto a condiciones presupuestarias o técnicas, lo que se pueda hacer para estimularles en la labor que vienen haciendo, me parecerá muy justo y conveniente.

En cuanto a inversiones presupuestarias, quisiera que me diera alguna cifra sobre las obras que se tienen que realizar a lo largo de estos próximos años en el aeropuerto de Tenerife Norte, Los Rodeos. ¿Cuál es la cifra comprometida de inversiones directas para el año 2000? Usted sabe, señor Cal, que en el aeropuerto de Los Rodeos vamos a pasar por una situación crítica, ya que tenemos que seguir haciendo funcionar el aeropuerto, además con incremento del tráfico de pasajeros y operaciones de aeronaves en sus pistas, mientras se ejecutan las obras previstas en el proyecto, que además se complementa con obras de infraestructura de carreteras, de accesos, que está acometiendo el Gobierno de Canarias juntamente con el Ministerio de Fomento, según al Plan nacional de carreteras, a través del Plan canario de carreteras.

Nos preocupa tremendamente que se formen cuellos de botella o que se den circunstancias imprevisibles en el movimiento de pasajeros, dada la envergadura de las obras que se están realizando allí, y nos preguntamos si sería posible, con las dotaciones presupuestarias pertinentes —tanto con cargo a los presupuestos del año 2000 como en forma de cualquier otro compromiso dentro de la legislación actual

de compromisos de créditos—, que no exista ninguna demora en esta situación. Desde el punto de vista político, el año 2000 va a ser crucial, crítico y debe mantenerse la operatividad del aeropuerto de Tenerife Norte, Los Rodeos mientras se realiza la obra civil que, hasta este momento y según mis informes, se desarrolla a buena marcha. Dentro de este planteamiento, AENA debe dar todas las facilidades posibles a la empresa constructora para la aceptación de todos los modificados o reformados, ya que en una obra de la envergadura del aeropuerto de Tenerife Norte, Los Rodeos, hay que tener previsto todo lo habitual en una obra civil y, a medida que se va desarrollando el proyecto de obra, se van viendo las necesidades de adaptación. Este aeropuerto, una vez que se termine, tiene que ser, diríamos, ejemplar en todos los sentidos, como está consiguiendo tan eficazmente AENA, no solamente en las áreas de gestión, sino en el área de construcción de la red aeroportuaria, porque muchas veces la gestión de una instalación de esta envergadura, de una obra civil como la del aeropuerto de Tenerife Sur, Reina Sofía, o Tenerife Norte, Los Rodeos, está muy relacionada con la funcionalidad interna del edificio en cuanto a sus aspectos operativos. Quisiera saber si existe alguna previsión de cifras de inversión, en primer lugar para Tenerife Norte, Los Rodeos y, en segundo lugar, para el Reina Sofía, en el sur, y las posibilidades de flexibilidad para la buena y acelerada marcha de las obras en el bienio 2000-2001; sobre todo, que, repito, el año 2000 va a ser crucial para la obra civil de Los Rodeos. Sabe que tiene la colaboración de nuestro de grupo; la colaboración, tanto del Gobierno de Canarias como del Cabildo Insular de Tenerife, para los planes y actuaciones conjuntas.

El señor **PRESIDENTE**: Para terminar esta comparecencia, tiene la palabra el señor Cal Pardo.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA** (Cal Pardo): Muchas gracias, don Luis, por sus palabras, que transmitiré a los directivos de AENA en el Archipiélago. Yo siempre he considerado que su capacidad técnica es buena y su capacidad de gestión también. Naturalmente todos tenemos que aprender todos los días y estoy seguro de que la nueva práctica de gestión, basada en que cada aeropuerto tenga su plan de negocio y responda de ese plan como cualquier empresario, va a desarrollar decididamente sus habilidades de gestión. Aparte de eso, tenemos previsto una serie de cursos de formación para el desarrollo de las habilidades gerenciales de este grupo de gente que conoce perfectamente el funcionamiento de los aeropuertos.

Respecto a Tenerife Norte, la inversión prevista, incluyendo la de 1999, era de 8.182 millones de pesetas, de los cuales en 1999 estaba previsto hacer 1.169 millones; pero quizás se retrase algo porque ustedes saben que hemos tenido allí un vecino con algunas complicaciones que ha hecho retrasar el comienzo de las obras de ampliación de la terminal. Después de muchas vueltas el problema se ha resuelto, puede ir con un cierto retraso pero creo que va a buen ritmo y a lo largo de los próximos años se va a completar. Para el año 2000 están previstos 3.023 millones de pesetas y posiblemente se incremente algo de lo no ejecutado este año;

en el año 2001 están previstos 2.791 millones de pesetas y en el año 2002 baja un poco la inversión porque ya se habrá terminado. Además, espero que el aeropuerto pueda servir de vía de escape los viernes, que es cuando el aeropuerto Tenerife Sur puede verse un poco más congestionado durante unas horas, como usted sabe muy bien, congestión que desaparecerá en el momento en que se construya la segunda pista. Pero tenemos que decidir —no sé si estaba usted presente cuando he contestado al señor Segura— dónde va esa pista. Como sabe usted, el Cabildo está plenamente informado de la situación en que se encuentra el proceso de toma de decisiones para la tercera pista.

El tema de los reformados es mi gran cruz, señor Mardones —y estoy viendo la cara de un consejero que me pone muchas dificultades—. Estoy tratando de que haya el menor número posible de reformados. Evidentemente hay que aceptar a los reformados, y hace falta disciplina en el proceso de planificación y también en el de ejecución para hacer el menor número de reformados, pero finalmente los consejeros acaban aceptándolos. Tenerife no va a ser una excepción aunque me gustaría que el número de reformados, como digo, fuese el menor posible.

No sé si con esto he contestado a sus preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Terminada esta comparecencia, damos de nuevo las más cumplidas gracias al director general del Ente Público de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, don Francisco Cal Pardo, tanto por su presencia entre nosotros como por la cumplidísima información que ha facilitado y la que sin duda va a facilitar, y también, cómo no, agradecer su invitación, que yo trasladaré a todos los miembros de la Comisión para que, una vez nos hayamos puesto de acuerdo en el día y la hora, podamos aceptar y realizar esa visita que tanto nos va a ilustrar y tanto nos va a entretener sin duda. Muchísimas gracias por las dos cosas.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA** (Cal Pardo): Muchas gracias, señor presidente y también a SS.SS. por su atención y colaboración.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO (OSORIO PÁRAMO), A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (Número de expediente 212/002163) Y DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 212/002202.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a iniciar la siguiente comparecencia, que corresponde al presidente del Ente Público Puertos del Estado. Pedimos a don Fernando Javier Osorio Páramo que ocupe su puesto en la Mesa.

Esta comparecencia ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario Mixto y el Grupo Socialista. Comienza la comparecencia el Grupo Socialista y tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor Osorio, bienvenido a esta Comisión de Infraestructuras para hablar de

algo tan relevante para la economía de nuestro país como es la red portuaria nacional, que depende del Ente Público que usted preside. En consecuencia, a efectos de economía de tiempo, paso a formularle una serie de preguntas, y aquellas que por la celeridad de la intervención no pudiese anotar se las enviaremos por escrito en los días próximos a efectos de que nos las conteste.

Como primera medida, el Grupo Socialista quiere solicitarle un ejemplar del Plan de empresa del Ente Puertos del Estado, en el que se recogen a su vez, si cabe la terminología, los miniplanes elaborados por cada una de las autoridades portuarias, que también se integran, fruto del debate y de un proyecto común, dentro del Plan de empresa del Ente Puertos del Estado. Le rogamos que nos haga llegar este documento en los próximos días porque en él se recogen contenidos que no figuran en la documentación del anteproyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado del año 2000 que nos ha remitido el Gobierno, y nos resulta esencial para conocer la evolución de las inversiones, la de los ingresos tarifarios en cada una de las autoridades portuarias y lo que debe ser un proyecto unificado.

En segundo lugar, para comenzar por lo que a este interviniente le resulta más próximo, queremos pedirle una información lo más fidedigna posible de proyectos en la comunidad canaria. Por ejemplo, un tema muy querido por nosotros se corresponde con el punto más occidental del Estado español, la isla del Meridiano cero, la isla de El Hierro, el puerto de la Estaca. Somos conscientes de que a lo largo de los últimos años ha sido objeto de mucha atención pero queremos conocer en qué estado se encuentra la redacción del proyecto, naturalmente las modificaciones que se han introducido en él y las previsiones de ejecución, pues somos conscientes, porque es un proyecto histórico, de que tiene notables dificultades y que se engarza con un pasado complejo en el que las administraciones locales, insulares y de la comunidad tienen mucho que decir.

Nos sorprendió que en el plan de empresa del año 1999 no figurara ninguna consignación presupuestaria para un puerto alternativo al puerto de Los Cristianos, en la zona sur de la isla de Tenerife, que ha quedado rebasado por las circunstancias. Además, en el puerto de Los Cristianos se están produciendo acontecimientos muy singulares —sobre los que le rogamos información escrita— como es que en estos momentos, procedente de Tasmania, está navegando un catamarán de una empresa naviera profundamente novedoso en la incorporación de tecnologías marítimas para el transporte marítimo entre dos puntos del Estado español; catamarán que va a prestar servicio en el puerto de Los Cristianos y en el puerto de San Sebastián de la Gomera en una travesía muy corta habida cuenta de la velocidad de 44 nudos con que se moverá esa embarcación. Sabemos que han comenzado las obras de adaptación de los puntos de atraque en el puerto de Los Cristianos, que ha sido objeto de un recurso por parte de concesionarios y queremos saber en qué condiciones se va a resolver ese litigio o si es que se ha resuelto o tiene posibilidades de resolverse.

En consecuencia, queremos conocer si en el plan de empresa para el año 2000 figura alguna consignación presupuestaria que conduzca a la redacción del proyecto de puerto alternativo al de Los Cristianos, fundamental para la conexión con las islas de El Hierro, La Gomera y La

Palma, esencial en la cohesión territorial en la comunidad canaria, que estaba previsto en función de estudios batimétricos realizados en la zona para ubicarlo en un punto del litoral del municipio de Guía de Isora. En tercer lugar, queremos conocer la situación del proyecto de puerto industrial de Granadilla, la financiación que va a aportar el Ente Puertos del Estado en el año próximo y fase en la que se encuentra la redacción del proyecto.

Hay un hecho muy singular que está generando expectación popular en la comunidad autónoma canaria, que le intuyo suficientemente informado, que es el referido al puerto de La Luz de Las Palmas de Gran Canaria, uno de los puertos más importantes de Europa, junto con el de Algeciras, dos puertos potentes de nuestra red portuaria nacional dentro de la estructura portuaria de la Unión Europea, y algún día hablaremos del libro verde de los puertos, pero que no es motivo de esta comparecencia parlamentaria. Nosotros le formulamos la pregunta concreta. Usted habrá leído referencias de prensa y tengo en mis manos una del lunes 4 de octubre de 1999 que se titula: Un pelotazo a punto de frustrarse. Se refiere a una parcela de 45.000 metros cuadrados de titularidad de la autoridad portuaria del puerto de La Luz, en la zona colindante denominada El Cebadal, que siembra dudas sobre la legalidad de la operación. Las sombras de un negocio inmobiliario. Esto figura en la prensa canaria, en todos los periódicos de la provincia de Las Palmas de Gran Canaria. Es un tema en el que el Ente Puertos del Estado se va a ver involucrado, y sería deseable aprovechar esta comparecencia por parte del Grupo Socialista, para que nos informe milimétricamente sobre la situación de los 210.000 metros cuadrados comprados por la autoridad portuaria de Las Palmas en la zona de La Isleta, que han sido incorporados a zonas de dominio público, o bien se han incorporado como bienes patrimoniales a la autoridad portuaria, que posibilitará actuaciones inmobiliarias que en la isla de Gran Canaria generan una gran preocupación. Sabe que esto va a traer importantes consecuencias de futuro; hay un espacio natural, hay recursos de muy diferente índole, que obviamente no se han de analizar aquí, pero le pedimos que nos conteste por escrito, para que tenga el tiempo suficiente de redacción y de análisis, para conocer la situación de esos 210.000 metros cuadrados que la autoridad portuaria ha adquirido en unas condiciones que serán objeto de análisis futuro. Queremos conocer la posición que el Ente Puertos del Estado, que a través de su persona nos va a hacer llegar. Estos son aspectos vinculados a la comunidad canaria.

Y el último de ella, que también se puede extrapolar a otros puntos del litoral del territorio nacional es el llamado agujero financiero en las sociedades de estiba y desestiba que, concretamente, en el del puerto de Las Palmas de Gran Canaria se cifra en 1.000 millones de pesetas con unas contrataciones elevadas de personal, rompiendo la línea de conducta que se había mantenido con anterioridad.

Señor Osorio, las inversiones presupuestadas por las autoridades portuarias globalmente han aumentado de forma importante durante el año 1999 respecto del año 1998, a pesar de que, en general, siguiendo políticas anteriores, las inversiones en equipamiento han pasado a ser responsabilidad de los operadores portuarios no del Ente Puertos del Estado. Le formulo la siguiente pregunta,

¿considera el Ente Puertos del Estado que los puertos españoles de interés general tienen déficit de capacidad que demanden una aceleración de las inversiones? ¿En qué puertos se encuentran situados esos déficits?

Tenemos entendido que existía una norma interna en el seno del Ente Puertos del Estado que exigía que en el sistema portuario de titularidad del Estado los proyectos de inversión, con un presupuesto superior a 500 millones de pesetas, se debían acompañar de un estudio de rentabilidad elaborado de acuerdo con una metodología previamente definida. Le formulo la siguiente pregunta, ¿se mantiene actualmente todavía esa práctica, a pesar de la descentralización que se ha producido? ¿Con qué criterio se seleccionan las inversiones que proponen las diferentes autoridades portuarias en el ámbito de los planes de empresa, cuya suma alcanza la cifra de inversiones que recoge el proyecto de Presupuestos Generales del Estado? ¿Con qué criterio se seleccionan los proyectos portuarios que van a ser objeto de la aplicación de fondos estructurales europeos? ¿Con qué criterio se distribuye el fondo de contribución que distribuye el comité al que se refiere el artículo 46.3 de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que se modificó por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre? ¿Cuáles son los criterios de distribución del fondo de contribución?

Por lo que se refiere al sistema tarifario voy a ser relativamente escueto, pero es un tema muy relevante, es el ser o el no ser de los puertos españoles. Señor Osorio, usted sabe que en los últimos años de gestión del Gobierno anterior se produjeron reducciones importantes en las cuantías de las tarifas aplicables por parte de las autoridades portuarias. A partir de la puesta en marcha de la implementación de los contenidos de la ley de 1992, hubo años, como, por ejemplo, 1994, 1995 y 1996, en los que hubo un descenso tarifario en los puertos del orden de un 8, un 10 ó un 12 por ciento. En los tres últimos años esa política de reducciones tarifarias se ha visto frenada y no sabemos a qué es atribuible. Quisiera que nos indicara cuál ha sido la evolución tarifaria que han experimentado en los dos últimos años los puertos españoles y cuál es la previsión con respecto al año próximo.

Tengo en mis manos una documentación, que puede tener una importante vinculación con el proyecto del presupuesto del año próximo, y es la referida a sentencias en la que los tribunales en sucesivas ocasiones han desarbolado el sistema tarifario nacional. Las sentencias se produjeron en 1996. Resulta inconcebible que aún no se haya producido la publicación del real decreto-ley que establezca el nuevo mecanismo tarifario y que recoja los contenidos que han denunciado las tres sentencias consecutivas. Podrá usted decirme que es un tema que este grupo podría plantearle al ministro de Fomento, y lo vamos a hacer en próximas fechas, pero no podemos entender cómo subsisten financieramente —muchas autoridades portuarias están endeudándose— sin tener no solamente unos criterios, sino el marco legal que les permita cobrar las tarifas portuarias a los usuarios, y que podría llevarles a situaciones teóricas de suspensiones de pago que, por otra parte, no pueden producirse por tener carácter público. ¿Qué medidas recoge el proyecto de presupuestos para combatir esta situación? ¿Considera usted, señor Osorio, que es acertada la incorpo-

ración masiva de trabajadores portuarios que se ha producido en algunos puertos, concretamente, en el puerto de La Luz? ¿Es cierto que en el año 1998 la variación de los gastos de personal del sistema portuario aumentó un 3,4 por ciento, mientras que las retribuciones del personal del Ente central Puertos del Estado se incrementaron un 6 por ciento? Si ello fuese cierto, ¿esto no contradice claramente los contenidos de la Ley de Puertos del Estado y la modificación posterior que experimentó en 1997? ¿Es cierto que durante los años 1998 y 1999 se aumentaron las plantillas del ente público Puertos del Estado? ¿Han aumentado las retribuciones promedio de dicho Ente por encima del promedio del sector? Señor Osorio, el aumento de competitividad del sector portuario, a través de una disminución de ingresos tarifarios, fue un hecho cierto en los tres últimos años del Gobierno anterior. ¿Es cierto que en el año 1999 las tarifas se han incrementado cerca de un 7 por ciento? ¿Es cierto que, en lo que va del año 1999, las tarifas se han incrementado cerca de un 7 por ciento? ¿Es cierto que el Ente Público Puertos del Estado no ha podido acceder a peticiones de autoridades portuarias, en el sentido de demandas de anticipos reintegrables, como consecuencia de la falta de liquidez ante el vacío normativo que les permita aplicar, sin correr el riesgo de recursos, las tarifas portuarias pertinentes a muchos operadores en cada uno de los puertos de nuestro litoral? ¿A cuánto ascienden las liquidaciones de servicios portuarios anuladas por los tribunales en aplicación de las órdenes ministeriales de tarifas que se han cargado —entienda metafóricamente este término— los tribunales? ¿Conoce el Ente Público Puertos del Estado las cantidades recurridas y pendientes de sentencia?

Señor Osorio, hasta que no hayamos leído los contenidos del plan de empresas, dado que sí tenemos las inversiones que estaban previstas en el proyecto de presupuestos de 1999, provincia por provincia del litoral español, desde Coruña, Alicante, Almería, Motril, Avilés, Algeciras, Cádiz, Baleares, etcétera, en lugar de demandarle datos puntuales de cada autoridad portuaria en lo que a inversiones se refiere, de diques de abrigo, de plataformas de estacionamiento, de concesiones administrativas —que ya se las pediremos por escrito dentro de unos días—, hemos formulado esta intervención alrededor de un tema global que nos preocupa: sistema tarifario, autosuficiencia del sistema financiero portuario y, consiguientemente, mecanismos para posibilitar las reducciones de tarifas y el cobro de las mismas sin correr el riesgo de demandas judiciales.

Por último, le pedimos que ejerza firmemente ante el Ministerio las actuaciones pertinentes que conduzcan a que los órganos del Ministerio elaboren el real decreto-ley, absolutamente imprescindible, que ponga en su sitio todo el sistema tarifario portuario español, desarbolado por sentencias judiciales.

El señor **PRESIDENTE**: También ha solicitado la comparecencia del presidente del Ente Público Puertos del Estado el Grupo Parlamentario Mixto.

Tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Al observar los Presupuestos Generales del Estado para el año 2000, vemos que el Ente Público Puertos del Estado maneja unas

inversiones totales en los puertos, de las cuales pertenecen a Galicia 4.975 millones de pesetas, desglosadas en: proyectos nuevos a iniciar en el año 2000, 1.964 millones y proyectos iniciados antes del 2000, 3.011 millones de pesetas. Si el sistema portuario de interés general en Galicia lo constituyen dos puertos en la provincia de A Coruña —el de A Coruña y el de Ferrol—, más uno añadido que está en la costa de Lugo, San Cibrao, y tres en la de Pontevedra —Vigo, Marín y Vilagarcía—, tendremos que tener en cuenta que se trata de seis puertos de interés general. La inversión que se contempla, por lo tanto, es la más baja de todo el sistema portuario en el Estado español teniendo en cuenta el número de puertos e incluso su entidad.

Creo haber entendido, a partir de los datos con los que hemos podido contar hasta ahora, que se trata de un sistema portuario autosuficiente, es decir, de los que se podría manejar, aunque fuera con dificultades, con los ingresos que es capaz de generar por sí mismo. Nos gustaría saber a qué obras corresponden las partidas, desglosadas, tanto de proyectos iniciados antes del año 2000 como de los nuevos a iniciar en el año 2000. También quisiéramos que hiciese un juicio sobre la autosuficiencia del sistema portuario gallego en la perspectiva de los próximos cinco años y en qué grado está contribuyendo a la compensación del sistema portuario general, a partir de los ingresos que se realizan en la caja central.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a las cuestiones planteadas por los grupos solicitantes de la comparecencia, tiene la palabra el señor Osorio Páramo.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Osorio Páramo): En primer lugar, contestando al señor Segura, dado el larguísimo listado de preguntas, evidentemente será necesario que me lo pase por escrito para poder darle una contestación más puntual. En todo caso, haré algunos comentarios sobre ellas.

En cuanto a los planes de empresa, como sabe S.S., anualmente, y aproximadamente durante un período de cuatro meses, se discute con cada una de las autoridades portuarias el plan de empresa que le corresponde; plan de empresa que comprende la evaluación de los objetivos que se habían incluido en el plan de empresa del año anterior, junto con las previsiones de tráfico y las necesidades, de acuerdo con esas previsiones de tráfico, tanto de financiación y de inversiones como de fijación de nuevos objetivos. Como resultado de esas reuniones y una vez acordados los planes de empresa, se elaboran los consiguientes proyectos de presupuestos de explotación de capital por parte de cada una de las autoridades portuarias, que, remitidos al Ente Público Puertos del Estado y consolidados, constituyen luego el presupuesto consolidado. Los planes de empresa, evidentemente, son el elemento básico de esa elaboración presupuestaria y, a continuación, dan lugar a los PAIF.

En cuanto a los proyectos de la comunidad canaria, concretamente en relación con el puerto de La Estaca existe una valoración de la inversión. Para la ampliación del puerto se destinan 4.054 millones de pesetas y luego hay una serie de actuaciones complementarias: vías de acceso, edificio de servicios, etcétera, que suman un total de 5.259

millones de pesetas, que se desarrollarán hasta el año 2003, y está prevista una financiación adicional con fondos de cohesión.

En el caso del puerto de Granadilla —por el que también ha preguntado—, la inversión total prevista en el período que abarca el plan de empresa, que es hasta el 2003, es de 8.700 millones de pesetas, de los cuales se invertirán 5.908 en el dique y en el contradique y los muelles, 2.792 millones de pesetas.

Ha planteado el caso del puerto alternativo al puerto de Los Cristianos, con las dificultades de ampliación que supone esta última actuación que se está llevando a cabo, que se ubicaría en Guía de Isora. Se están haciendo los estudios correspondientes, pero el planteamiento de este puerto no va a ser a corto plazo, y además va a ser un puerto que va a exigir financiación privada importante. Esas son las previsiones existentes respecto al mismo.

En cuanto a los terrenos de El Cebadal, están comprendidos dentro de los terrenos a incluir en las ZAL y ZEC de los puertos de La Luz y de Las Palmas, para lo cual, a su vez, el Parlamento canario ha desclasificado de esos terrenos a los que se refería la superficie necesaria para desarrollar esos proyectos. De todos modos, respecto a este tema de la compra de los terrenos ya se ha contestado en una pregunta parlamentaria —y creo que de su grupo, incluso—, pero volveremos a dar una respuesta actualizada por escrito, tal como pide.

Habla del agujero financiero en la sociedad de estiba del Puerto de Las Palmas. El puerto de Las Palmas con motivo de un incremento importante de tráfico, promovido fundamentalmente por el consorcio belga sudafricano, constituida por Safmarine y CTMB ha obligado al puerto a acometer unas importantes inversiones de ampliación de las instalaciones en el mismo puerto. Por una parte, esa importante ampliación, ha exigido además aumentar el número de trabajadores en la sociedad de estiba. Por otra parte, la ubicación temporal (con vocación —esperamos— de permanencia de la flota pelágica de los países europeos) también ha motivado unas necesidades adicionales. Todo eso ha motivado un incremento del personal, incremento que yo diría que en el número que se ha producido ha sido en exceso, de tal forma que al ser además este tipo de tráfico, tráficos que no se puede considerar que tienen una vocación de cautivos, y de hecho se ha producido un descenso del 15 por ciento en el trasbordo de contenedores de este consorcio, posiblemente obligaron a una actuación más controlada por parte de la sociedad de estiba.

En su caso, en función de cuál sea la cifra estable que al final se lleve a cabo, tendrá que hacer posiblemente un proceso de adaptación de esa plantilla a las necesidades, teniendo en cuenta de todos modos que en los próximos dos años hay previsto un número importante de prejubilaciones en el puerto que pueden ser del orden de un 40 por ciento, con lo cual va a haber una compensación importante.

En el tema de cómo se incrementan las inversiones y si la idea es de que las hagan los operadores privados, cuando hablamos del marco estratégico del sistema portuario, que se aprobó por Puertos de Estado en febrero de 1998, se va a un nuevo modelo de actuación en los puertos, que afecta tanto al modelo de negocio como al modelo de relación e

incluso al modelo de explotación de los mismos. Eso lleva consigo abrir e incentivar la presencia del sector privado en todas aquellas actividades no estratégicas del puerto y asimismo en aquellas actuaciones en infraestructuras cuando las mismas estén ligadas a explotar a continuación una concesión de las terminales que lleven a cabo. Eso no quiere decir que los operadores privados, que lo que financian como digo son las superestructuras, las grúas, etcétera, puedan financiar o participen, salvo en casos concretos, en la financiación de las infraestructuras. Por tanto, en estos momentos esa inversión privada no sustituye sino que se solapa con lo que es la inversión en infraestructuras que se tiene que realizar por el propio puerto.

En cuanto a la aceleración de las inversiones está respondiendo, teniendo en cuenta que las inversiones portuarias tienen un período de consolidación muy lento porque las obras portuarias importantes se desarrollan a lo largo de varios años para que sean operativas. Por poner un ejemplo, la previsible ampliación del puerto de Barcelona, comprendida en el plan del Plan Llobregat, exige como primera medida cuando se inicie como tal la prolongación del actual dique y la construcción del nuevo contradique adosado al nuevo cauce del río Llobregat. Esa obra, que puede valer unos 63.000 millones sólo entre dique y contradique, tendría un período de ejecución aproximado entre seis o siete años y hasta dentro de seis o siete años desde el momento que se empiece no podrán hacerse los muelles, las superficies, etcétera, que da lugar a esa inversión. Por tanto, el larguísimo plazo de muchas de estas inversiones en cuanto a que sean útiles para la actividad portuaria condiciona enormemente la programación de las mismas.

Preguntaba si se mantiene la práctica de los estudios de rentabilidad. Efectivamente, las discusiones de los planes de empresa y los propios proyectos se llevan consigo con los correspondientes estudios de rentabilidad, y por tanto la rentabilidad que esas inversiones van a tener en el período que se considera. Los criterios de inversiones son llevar a cabo aquellas inversiones que de acuerdo con los estudios y las previsiones de tráfico, que además de Puertos del Estado se van encargando con un período de previsión cada una de ellas de cinco años, con lo cual se tiene una idea bastante concreta de cuál va a ser la evolución de los tráficos, y en función de esa previsión de inversiones y la planificación de cada autoridad portuaria para previsión de inversiones de la misma, se van elaborando los criterios para aquellas inversiones que sean necesarias en el puerto.

En cuanto a los fondos estructurales, en el programa operativo 1994/1999 que ahora termina, han sido una ayuda inestimable en el sistema portuario para abordar las inversiones necesarias, y en el nuevo programa operativo que se empieza ahora, del 2000 al 2006, ya se mantienen contactos con el Ministerio de Fomento para poder realizar una programación adicional en esa entidad puesto que son absolutamente necesarios para el sistema portuario. El sistema portuario se está autofinanciando sin recibir una peseta de los Presupuestos Generales del Estado y esta autofinanciación procede de los recursos generados por el propio sistema portuario más fondos comunitarios y con un endeudamiento que yo diría muy pequeño, de tal forma que posiblemente el sistema portuario español es uno de los

sistemas o incluso del conjunto de infraestructuras más saneados de este país, y yo diría de un entorno inmediato.

En cuanto al fondo de contribución, los criterios son los establecidos en la fórmula que se aprobó hace varios años y que no se ha variado, de acuerdo con la definición que se hace en la Ley de puertos. Se obtiene a la cantidad correspondiente y de esa cantidad se hace una propuesta de Puertos del Estado que se lleva a la reunión del comité creado por la Ley de puertos de 1997, que está constituida por los presidentes de todas las autoridades portuarias y presidido por el presidente de Puertos del Estado. En los dos años que ha funcionado el comité, se reunió en el mes de julio del año 1998, la propuesta llevada por Puertos del Estado en el caso del año anterior fue aprobada por 26 de las 27 autoridades portuarias con abstención de la otra, y en el año presente ha sido aprobada por las 27 autoridades portuaria, con el voto favorable de todas ellas.

En cuanto a criterios, se ha hecho primero una corrección de esa cifra del 45 por ciento que se devuelve a todos los puertos, y a continuación se ha atendido primero aquello que hay un mandato legal que en los casos insulares son para los puertos de las islas no capitalinas, con lo cual tanto la autoridad portuaria de Baleares, como Las Palmas como Tenerife, han recibido una cantidad determinada. Por otra parte, se ha atendido especialmente el caso de las tres autoridades portuarias que por estar en rentabilidad negativa, por razones obvias se puede comprender que cada una de ellas son Ceuta, Melilla y Villagarcía, exigía este tipo de ayuda. En todo caso, a las tres se les ha sometido a un plan de saneamiento, al mismo tiempo que se les ha dado esa aportación del fondo de contribución, de tal forma que en el año 2000 deben perder los números rojos y entrar por tanto en un criterio de rentabilidad positiva.

En cuanto al sistema tarifario, primero habla de los descensos tarifarios producidos en los últimos años del anterior Gobierno. Evidentemente, se produjeron descensos importantes en los dos últimos años del anterior Gobierno, pero los efectos de los mismos no se detectaron positivos con el sistema, porque esos primeros descenso tarifarios fueron a engordar la cuenta de los clientes del puerto, pero del seguimiento que se hizo luego de la venta de esos productos no fueron trasladados al final de la cadena, de tal forma que no se contribuyó en nada a la reducción de la inflación y por otro lado se produjo una tensión importante en el sistema portuario porque los recursos generados tuvieron una reducción drástica, de tal forma que hubo una caída respecto a la cual se está recuperando en estos momentos de forma importante.

En cuanto a los problemas legales con las tarifas son evidentes, y derivan de dos efectos diferentes. Por una parte, antes de que se aprobase la Ley de 1992 y se calificasen las tarifas como precios privados, hubo una acumulación de recursos derivados en su día de la declaración de inconstitucionalidad de la Ley de tasas y precios públicos, lo que motivó una serie de sentencias que son las únicas sobre las que se ha producido sentencia definitiva en el Supremo puesto que de las posteriores a la Ley de 1992 no se ha producido sentencia en el Supremo, y cuyo problema principal por tanto era estar reguladas por orden ministerial y haber sido calificadas como tasas se hubiera exigido como mínimo una norma con rango de real decreto.

En segundo lugar, las posteriores a la Ley de 1992, se han producido según la sala de la audiencia a la que han llegado diferentes situaciones. En una sala se han anulado por las buenas las órdenes ministeriales correspondientes diciendo que a pesar de que la Ley las define como precios privados son tasas. Esto no se ha recurrido al Supremo y hay que estimar que la propias decisiones de esa sala no parecen muy acordes con la legalidad, puesto que tendría que haber elevado al Tribunal Constitucional la correspondiente cuestión de constitucionalidad y no anular algo que está en una ley. En este caso, el problema es el mismo. En estas condiciones se elevó una consulta al Consejo de Estado, que emitió un dictamen hace pocos meses en el sentido de que explicaba todos estos caminos diferentes, pero llegaba a la conclusión primera e importante de que había que practicar nuevas liquidaciones en aquellos casos que se produjesen sentencias firmes porque los servicios estaban prestados y tendrían que ser pagados por los usuarios. Esto apuntaba a tres fórmulas. Una, la elaboración de un real decreto tanto para las anteriores a la Ley de 1992 como las posteriores, con lo que se solucionaba el problema de insuficiencia jurídica, puesto que habían sido órdenes ministeriales respecto a las tarifas que se habían tramitado. Habla de otras dos vías alternativas que parecen menos adecuadas, como la de la transacción o la del procedimiento del enriquecimiento ilícito. Por parte del Ministerio se estuvo trabajando en esta materia y en los próximos días, y al decir esto será antes de los próximos 15 días habrá una resolución del Consejo de Ministros al respecto, que creo va a ir más allá de la propia propuesta del Consejo de Estado, con lo cual ese problema quedaría resuelto en los próximos días.

Incorporación de nuevos estibadores. En el caso de Las Palmas y las otras incorporaciones principales han sido absolutamente correctas, tanto en el caso de Valencia como el de Barcelona principalmente, puesto que responden a una necesidad que era evidente porque los crecimientos de los tráficos en ambos puertos han supuesto la necesidad de aumentar la plantilla. En el sector de la estiba el elemento más importante es el que se acaba de producir los días pasados, y es la firma del tercer acuerdo marco de la estiba. Después de más de dos años de negociaciones se ha firmado un acuerdo marco del sector de la estiba para cinco años por Puertos del Estado, Anesco (Asociación nacional de empresas estibadoras) y por los sindicatos de la estiba, la coordinadora de estibadores sindicato ampliamente mayoritario, más Comisiones Obreras y UGT. Esto supone una importante previsión de reducción del coste de manipulación de las mercancías en los puertos para estos años, que se estima aproximadamente en unos 2.000 millones de pesetas al año, luego será un ahorro de unos 10.000 millones de pesetas en el quinquenio. Como novedades principales tienen la eliminación del concepto de antigüedad, la creación de un grupo cero para la entrada de los estibadores con un sueldo máximo y salario cerrado de 150.000 pesetas/mes, con lo cual no entran como entraban antes directamente en las categorías principales, la reducción de todos los pluses, tanto de jornada y especialmente de festivos y nocturnos, y todo ello con la exigencia de un nivel profesional mínimo para la entrada, lo que exige unos importantes procesos previos de formación. Dos años y

pico de negociación quedan ampliamente compensados, en el sentido de que puede ser un hecho muy importante para la mejora del sector español de la estiba y del modelo que hay en España en este sector.

Habla de aumento de plantilla en el ente público Puertos del Estado. Tiene una plantilla cerrada que es la aprobada por la Cecir con unos puestos vacantes, que son pocos; de esos puestos vacantes se han cedido provisionalmente a algún puerto para solucionar algún problema puntual, pero aumento de plantillas, y salvo el normal de bajas de dos o tres personas o entrada de dos o tres personas, no ha existido ningún aumento de plantilla en Puertos del Estado. En cuanto a los incrementos de salario, son los mismos en todo el sistema; por tanto, tampoco se han producido esas cantidades que dice S.S.

Habla del anticipo reintegrable. Es una figura que se introdujo en la Ley de Presupuestos de 1999 a efectos de que autoridades portuarias que pudiesen tener problemas de tesorería por motivos de sentencias, pudieran hacer uso del mismo. De hecho, hasta el momento ninguna autoridad portuaria ha pedido hacer uso del mismo, puesto que como digo sentencias firmes prácticamente no hay casi ninguna, y las que se han producido no han sido con resolución de que se produjese la devolución, con lo cual ninguna autoridad portuaria ha tenido hasta el momento ningún problema importante de tesorería. Con relación a cuánto ascienden las tarifas que han sido objeto de sentencia, en números redondos han sido unos 30.000 millones de pesetas. Con esto creo que he acabado la parte correspondiente a S.S.

Paso a la parte correspondiente del representante del Grupo Parlamentario Mixto, señor Rodríguez. Me habla de las inversiones en los cinco puertos gallegos; proyecto de inversiones antes del 2000 y posteriores. Para resumir la situación de los cinco puertos gallegos, empezando por el de A Coruña, las inversiones previstas en el puerto de A Coruña son para el año 2000, la cantidad de 2.444 millones de pesetas; en el 2001, 1.424; en el 2002, 1.427; y en el 2003, 1.447. Considerando las obras en marcha y las que llegan hasta el final del período 2003, la inversión total sería de 10.526 millones de pesetas. Las dos actuaciones estrella que tiene dentro de este período el puerto de A Coruña, son las actuaciones en el muelle del Centenario, ligado al tráfico de graneles sólidos y el mantenimiento del sector pesquero. Los graneles sólidos son la gran especialidad en el puerto de A Coruña, aparte de los graneles líquidos como tráfico cautivo, y las actuaciones principales van ligadas a esos sectores. La actuación en el muelle Centenario en el período 1998/2003 va a suponer 1.500 millones de pesetas, para ir completando distintas fases del muelle del Centenario, y a la nueva lonja y continuación de actuaciones en el sector pesquero se van a dedicar 1.860 millones de pesetas en ese mismo período. Por parte de la autoridad portuaria de A Coruña se están haciendo estudios de futuro sobre la posibilidad de alguna alternativa de puerto exterior en la que se está trabajando, para que cuando se disponga de la totalidad de los estudios técnicos, de los estudios económico-financieros y de los estudios medioambientales, se pueda tomar una decisión al respecto que exigiría, no sólo inversión pública, para que fuese consecuente la decisión que se tomase, sino inversión privada.

En el caso de Vigo, las inversiones en ese mismo período en el año 2000 son 949; en el 2001, 1.160; en el 2.002, 2.105; y en el 2003, 1.270 millones de pesetas. El total de inversión desde los principios de obra hasta el final son 14.422 millones de pesetas. Las actuaciones están muy ligadas a los dos elementos que en estos momentos son de gran importancia en el puerto de Vigo, como son los tráficcos de contenedores, que se está incrementando espectacularmente año a año, los tráficcos de automóviles, que se han consolidado, y luego el clásico sector pesquero. Las actuaciones principales ligadas a este tipo de tráficcos son el muelle de Guisar, segunda fase, cuya infraestructura se ha terminado hace poco con un coste de 1.548 millones de pesetas, y se están ultimando los trabajos de superestructura para que empiecen a utilizarse. El muelle de Bouzas, la segunda fase, para transbordadores en el período del año 2001 a 2003, que son 2.000 millones, y en obras dedicadas al sector pesquero 1.100 millones, además de los 3.200 millones ya gastados en la recientemente inaugurada nueva lonja del puerto de Vigo. Luego para la zona de reparación de buques hay también previstos en ese período unos 680 millones de pesetas.

En el caso de Ferrol-San Criprián las inversiones a su vez son 1.403 millones en el año 2000; en el 2001, 1.124; en el 2002, 1.090 y en el 2003, 1.330, considerando el total de la inversión correspondiente a esos proyectos 9.141 millones de pesetas.

En Ferrol las infraestructuras que se están desarrollando son aquellas ligadas a lo que necesita el puerto de Ferrol; generación de superficies y de muelles, asimismo con algunas actuaciones puerto-ciudad que son importantes para compensar el impacto del propio puerto. En ese sentido las más importantes son: el cerramiento norte de Fernández Ladreda, actualmente en ejecución, que son 874 millones, y luego con fondos de cohesión del Ministerio de Medio Ambiente una actuación medioambiental de corrección de impacto que es toda la recuperación de la fachada marítima de la zona de Caranza, la Malata Narón y por otra parte, el nuevo muelle en segunda fase dentro de Fernández Ladreda, que son 1.800 millones de pesetas. Al igual que en Coruña en Ferrol se están haciendo los estudios técnicos, económicos y medioambientales necesarios para en su día poder tomar una decisión sobre la posible construcción de más que un puerto exterior, una zona exterior del puerto de Ferrol.

En el caso de Marín-Pontevedra, las inversiones previstas son de 784 millones en el 2000; 807, en 2001; 846, en el 2002 y 736 en el 2003, con proyectos de 6.134 millones en el período. Aquí fundamentalmente están ligados a atender los nuevos desarrollos de tráficcos, que son mercancía general como cereales, pasta de papel y especialmente la nueva línea de contenedores que ha empezado a funcionar sustrayéndola al puerto de Bilbao por motivo de los problemas que se producen con el sindicato de transportistas terrestres en el puerto de Bilbao y que están produciendo una desviación de tráfico, el problema de Sintrabi. Entonces se ha establecido una línea con puerto seco de Miranda de Ebro hacia Marín con lo cual los proyectos vienen a tener estos tráficcos, que son fundamentalmente el muelle y explanada de la zona de expansión del puerto primera fase, que son 1.140 millones; la segunda fase de este mismo

muelle que son 1.100 millones y el muelle lonja, 1.000 millones que necesitará una financiación Ifop adicional que está concedida.

Por último, en el puerto de Villagarcía, unas inversiones previstas de 421 millones en el 2000; 487, en el 2001; 349, en el 2002 y 443, en el 2003, con un total de inversión de los proyectos plurianuales de 3.548 millones de pesetas, fundamentalmente dedicados a atender los importantes incrementos de graneles, caso de las actividades de Finsa-Foresa, cemento, cereales y productos petrolíferos, así como mercancía general, troncos y tableros de Finsa, pesca congelada y otras maderas. El puerto de Villagarcía es motivo adicional, además, del Plan de saneamiento por el que se le ha dado el fondo de contribución, es el elevado coste que tiene que soportar para el mantenimiento de la señalización marítima amplísima de toda la ría de Arousa, cosa que no tienen que soportar otros puertos.

Con eso creo que he contestado a la parte correspondiente a los cinco puertos gallegos. Además, sobre los ingresos del sistema portuario y financiación lo he respondido al mismo tiempo. No sé si quiere algún dato más respecto a eso.

El señor **PRESIDENTE**: Segundo turno de comparecientes, si lo desean, no es obligatorio, tienen la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Agradezco mucho al señor presidente su comentario.

Voy a ser breve por cuanto el Grupo Parlamentario Socialista busca esencialmente información procedente del ente Puertos del Estado lo más amplia posible para cada una de las autoridades portuarias y el funcionamiento global, por cuanto nosotros estimamos que fueron muy positivos los contenidos de la Ley del año 1992 creando un ente globalizador de la política portuaria española.

A nosotros nos ha preocupado políticamente la potencial disgregación competencial que conlleva la Ley de 1997, que modificó la de 1992 y de hecho está trayendo consigo que varios puertos compitan entre sí a pesar de la proximidad geográfica. A modo de ejemplo en las últimas fechas se ha dado a conocer cómo la empresa Fiat ha desmontado su plataforma logística del puerto de Barcelona y la ha trasladado al puerto de Valencia. También conocemos cómo determinados tráficcos tradicionales del puerto de Barcelona se desvían al puerto de Tarragona como consecuencia de actuaciones que en el propio puerto de Tarragona se han llevado a cabo.

Desde la óptica global de la responsabilidad que usted tiene como presidente del ente Puertos del Estado, creemos que hay que potenciar la racionalidad en la inversión, hay que alejarse de la multiplicidad inversora vinculada en ocasiones a potenciales aspiraciones faraónicas de las personas que tienen las responsabilidades de los entes portuarios en los distintos lugares, y a nosotros sí nos preocupa la multiplicidad inversora que de hecho se está produciendo.

Nos hubiese gustado haberle formulado algún planteamiento, que lo haremos por escrito, sobre los distintos puertos secos en el interior de la geografía nacional y el papel de redistribuidores de flujos de mercancías vinculándolo a lo que debe ser un planteamiento de globalidad inter-

modal en el seno del Estado español. Por eso nosotros, que no sabemos cómo van las obras del puerto seco de Coslada, creemos que puede jugar un papel importante, y por eso le pediremos información del grado de ejecución de la obra, algo que venía gestándose desde hace ya ocho o nueve años atrás.

Por último, señor Osorio, nos han agradado la mayor parte de sus contestaciones. En algunas no coincidimos, no vamos a entrar en discusión, pero sí en aspectos esenciales. Nosotros hemos indicado que se han producido sentencias de la Audiencia Nacional, se han producido sentencias contradictorias en tribunales que han llegado a anular órdenes ministeriales y el dato que usted avanza de que previsiblemente a lo largo del mes el Consejo de Ministros puede aprobar una norma, quizás con rango de real decreto-ley, que tenga que ser refrendado por las Cortes Generales; será en ese momento en el que se tendrá inexorablemente que producir un debate en el Pleno del Congreso de los Diputados y con ello creemos que errores producidos en los últimos años en el sistema tarifario van a ser subsanados y van a dar estabilidad financiera al conjunto portuario nacional que juega un papel básico en nuestra economía

Este interviniente en muchas ocasiones —y con ello termino, señor presidente— ha querido recordar que más del 80 por ciento de las mercancías que entran y salen de nuestro país lo hacen a través de nuestros puertos y son transportadas por barcos. Luego la importancia de la flota mercante española, la importancia de las infraestructuras portuarias en nuestra economía es singularísima, de ahí también que no solamente el sistema tarifario, sino las economías que se produzcan por parte de las empresas de estiba y desestiba que después de dos años negociadores acaban de conseguir un acuerdo, es también sin duda alguna una buena noticia y nosotros no podemos dejar de manifestar la satisfacción que nos produce porque la preocupación la habíamos manifestado también en la intervención inicial.

Nada más, señor presidente, muchas gracias, y muchas gracias por los datos que ha aportado, señor Osorio.

El señor **PRESIDENTE**: En este turno pueden intervenir los grupos que no hayan presentado solicitud de comparecencia. **(El señor Ortiz González pide la palabra.)**

El señor Ortiz me pide la palabra y muy gustosamente se la cedo.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Señor presidente, sería una tortura con el señor presidente, el compareciente y los demás miembros de la Comisión, incluido el letrado, extenderme ahora y hacer una intervención larga, más aún cuando la perspectiva de mi grupo en estas comparecencias es obviamente distinta a la de los grupos de la oposición. A mi grupo le importa saber que la política portuaria está en el buen camino, que hay una política de continuidad, que estamos en el buen camino, que marchan los resultados de explotación, que marcha la política inversora, que se resuelven los problemas del sistema tarifario y cosas de este tipo.

En este contexto, señor presidente, es también de interés conocer que la Ley de puertos del año 1997, discutida en su momento, por demás polémica y que estoy seguro

crea algún problema en la vida cotidiana del ente público que preside el señor Osorio, está dando resultados o al menos no está dando resultados de signo negativo. Me gustaría comprobar este extremo a través de la impresión y de la opinión autorizada del señor Osorio. Expresando esta buena marcha de la política de puertos de nuestro país en el contexto de la Ley de 1997, quiero referirme a tres o cuatro extremos muy generales y pidiendo información en términos de flas. Señor presidente, ¿cuál es la previsión de resultados o el grado de ejecución de las previsiones presupuestarias en el año 1999? ¿Cuál es la marcha de la política inversora en términos cuantitativos? No quiero que se haga referencia, ni de lejos, a las inversiones más importantes en términos cualitativos, pero si lo quiere hacer tampoco sería mal visto por mi parte. Congratularme de la noticia que ha anticipado de ese próximo decreto ley, que va a resolver bastantes problemas a los que se ha referido con amplitud y no pido que reitere ninguna explicación al respecto, por compensación con la larguísima intervención al respecto, larguísima pero eficaz intervención de mi compañero, el señor Segura. **(El señor Segura Clavell: Y docta.)** A efectos de mayor información, quisiera saber cuál es la cifra para el año 1999 y para el año 2000 de las subvenciones de origen europeo. Eso es todo, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar la tramitación de esta comparecencia, tiene la palabra el señor Osorio Páramo.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Osorio Páramo): En primer lugar al señor Segura le diría —y quizás con esto respondo también al señor Ortiz—, en relación a los efectos de la Ley de 1997 en cuanto al posible potencial disgregador, que no se puede ocultar que para el ente público Puertos del Estado la Ley de 1997 introduce factores que hacen mucho más compleja su gestión porque existe una problemática derivada de esa presencia importante de las comunidades autónomas dentro de los órganos de gobierno de la autoridad portuaria. Por otro lado, yo creo que también es enriquecedora. Es decir, obras que se hacen en un determinado territorio, en un municipio, en una comunidad autónoma tenía contestación porque muchas veces no iban en el mismo camino la propuesta del Gobierno estatal que la de la comunidad autónoma y eso se ha solucionado. En ese sentido, ambas partes tienen que ponerse de acuerdo de entrada, estamos todos en el mismo equipo y tiene un efecto positivo, porque lo que sale es efecto de un consenso y va en una línea adecuada. Por otra parte, eso ayuda a que al verse implicadas las comunidades autónomas puedan ayudarnos a resolver problemas que en otro caso sería más difícil. Por tanto, una pequeña carga o su mediana dificultad añadida para el ente público Puertos del Estado, pero con unos beneficios, que por otra parte, que pueden compensar en cierta medida y sobre todo resolver hacia afuera mucha problemática que antes seguía en la polémica a posteriori.

Luego hablaba de que le preocupa la competencia de puertos entre sí y que se quiten tráfico. Yo ahí —y el marco estratégico así lo define— soy partidario de que haya competencia no sólo entre los puertos, sino entre los operadores privados que operan dentro de los puertos. La

competencia es un elemento muy sano siempre que se entienda una leal competencia. Una leal competencia es absolutamente fundamental, porque en el caso de una competencia desleal se pueden producir hechos de que un puerto se quite a otro sin que sea beneficio para el que lo recibe y cause perjuicio a los dos porque el otro hace una oferta que luego no es la adecuada desde el punto de vista económico. Para evitar eso, y porque esa conciencia existe en el conjunto de las autoridades portuarias, dentro del marco estratégico se preveía la creación de un comité de leal competencia que a su vez tenía una serie de grupos de trabajos derivados. Ese comité de leal competencia se constituyó en su momento, se ha reunido y se está elaborando un documento de leal competencia que va a dar una normativa de orden interno de leal competencia, a la cual tendrán que atenerse porque se va a consensuar puesto que participan en su elaboración todas las autoridades portuarias. La semana pasada tuvimos ya la reunión de lo que es el borrador de ese marco de leal competencia y yo calculo que de aquí a fin de año estará aprobado. Por consiguiente, ese elemento regulador de las relaciones de competencia va a ser el elemento necesario para compensar los posibles efectos malignos que puedan darse. Por otro lado, como digo, tiene efectos muy beneficiosos, porque los puertos españoles (sobre todo por su historia de ser Administración pública pura durante mucho tiempo, prácticamente hasta ahora) han sido unos elementos muy burocratizados, muy metidos en lo que era una actuación administrativa y una actuación poco empresarial. Ese concepto empresarial desde hace unos años se viene introduciendo en los puertos y creo que es absolutamente necesario para su potencial de futuro.

En cuanto a la racionalidad de la inversión y la preocupación, ya hemos hablado antes. De todos modos, yo quisiera añadir para que se vea lo importante que son las reuniones del plan de empresa, que tienen por objetivo introducir esa racionalidad en el plan de inversiones, que de las inversiones que trajeron las autoridades portuarias a las reuniones del plan de empresas a las que han sido definitivamente aprobadas y se han recogido en los presupuestos ha habido una disminución cercana a los 20.000 millones de pesetas, que aproximadamente es el 25 por ciento de las inversiones previstas.

El tema de puerto seco. Puedo darle alguna noticia y es que las obras de puerto seco se empezaron hace unos ocho meses están finalizando y está previsto que el ministro las pueda inaugurar, calculo a finales de noviembre, con lo cual el puerto seco de Coslada estará en condiciones de empezar a funcionar. Como sabe, la sociedad Puerto Seco está formada por las cuatro autoridades portuarias principales en tráfico de contenedores, Algeciras, Bilbao, Barcelona y Valencia, más Puertos del Estado con un 5 por ciento, cada una de las autoridades portuarias es un 11,5, lo que supone un 51 por ciento del capital y luego en el 49 por ciento restante está Sepes, Comunidad de Madrid, etcétera. A su vez, hubo un concurso de explotación, que se adjudicó en su momento y posiblemente en estos momentos está en discusión una renegociación del accionariado de esa sociedad de explotación para que desde nuestro punto de vista tenga una operatividad adecuada a aquello. El puerto de Coslada es el único puerto seco. A este puerto seco podrán incorporarse otras autoridades portuarias en el

momento que su tráfico de contenedores lo garantice. Por otra parte, el inicialmente proyecto de puerto seco era una terminal y en estos momentos lo que se va a ejecutar en fases sucesivas e inmediatas es algo más ambicioso, va a haber aduana, es decir vamos a tener algo que va a ser un verdadero puerto seco y con todos los elementos de un puerto. Está funcionando para otras cosas —pero son proyectos del sistema portuario— algún puerto seco, como Miranda de Ebro, que lo llaman puerto seco pero no es específicamente un puerto seco; hablaba de la línea Nenufar, que antes iba por Bilbao y que ahora va de Miranda a Marín por ferrocarril. Ésas son las expectativas en esa materia.

Del siguiente punto que hablaba era del tema de las empresas estibadoras. El tema de los costes preocupa tanto que ha sido uno de los elementos esenciales de la larguísima discusión que decía de dos años y pico del tercer acuerdo marco, y ha motivado que ese período para llegar al acuerdo se haya extendido tanto. Estimamos que la aplicación del mismo va a suponer un ahorro aproximado de 2.000 millones de pesetas/año, con lo cual ese recorte de los costes va a ser muy importante para los usuarios de los puertos. En relación a las tarifas —y es una reflexión común del coste de las tarifas y de su crecimiento—, con la orden ministerial de 1998 el crecimiento de las tarifas real fue del 2 por ciento. Otra cosa eran los márgenes que tenían las autoridades portuarias en cuanto a su rentabilidad por encima o por debajo del 2 por ciento, poder subir o bajar tarifas más el tema de los descuentos insulares. Como digo, la tarifa supone como mucho un 25 por ciento del coste del paso de un buque por el puerto. Lo principal del coste son los servicios de gestión indirecta, es decir, el practicaje, el amarre, el remolque y la estiba son los elementos fundamentales que encarecen en las tres cuartas partes el coste del paso de la mercancía por el puerto. Por tanto, la incidencia que tienen las tarifas se sobrevalora en demasiadas ocasiones.

Pasando a los planteamientos específicos del señor Ortíz, le diría, en cuanto a si la política portuaria está en buen camino, que, por todas las razones que he explicado, considero que sí lo está. Y como me preguntaba también por la ejecución de 1999, le diría que las cifras de dicha ejecución dan idea de ese buen camino. El año pasado aprobamos los presupuestos de 1999 y las cifras que tenemos en el mes en que nos encontramos y que se proyectan para fin de año, tanto en ingresos como en gastos de explotación, etcétera, son en porcentaje muy superiores a las que se habían proyectado. Si trasladamos esto al efecto para el presupuesto del año 2000, estamos hablando de que los ingresos de explotación previstos para el año 2000 estarían en una cifra de 103.332 millones de pesetas, que suponen un incremento del 4,9 por ciento del cierre previsto, porque si nos fuésemos a otras cifras, estaríamos por encima del 10 de lo previsto en los presupuestos. De los ingresos de explotación, el importe neto de la cifra de negocios previsto en los presupuestos del 2000 es de 102.249 millones de pesetas, con un incremento del 5,3 por ciento del cierre de 1999 y también superior al 10 por ciento de las previsiones del presupuesto de 1999, de los cuales las tarifas suponen 81.780 millones y los cánones 20.409 millones. En este momento desde el Ente Público Puertos del Estado se impulsa una política de ir reduciendo la dependencia de los

ingresos por tarifas poco a poco e incrementar las cifras de ingresos por cánones también poco a poco por aquello de que los cánones son tráficos cautivos que ya se generan, mientras que las tarifas siempre son en todo caso tráficos volátiles en gran medida.

En cuanto a los gastos de explotación, por el contrario, se están manteniendo muy contenidos de tal forma que las previsiones de incremento del gasto de explotación en los presupuestos del año 2000 son de un 2,3 por ciento sobre el cierre del año 1999, y en el caso particular de los gastos de personal, el crecimiento previsto es del 2,2 por ciento. Esto nos da unos resultados de explotación previstos para el 2000 de 20.479 millones, que son un 16,6 por ciento de incremento respecto al cierre de 1999, y unos resultados de las actividades ordinarias de 19.846 millones, lo cual nos conduce a unos resultados del ejercicio de 21.681 millones, que es un 9,2 por ciento superior a los del cierre del año 1999.

Por otra parte, en el caso del presupuesto de capital, las aplicaciones de fondos previstas en el presupuesto son de 86.135 millones, de los cuales van a inversiones 79.782 millones. Estos 79.782 millones son un 15,6 por ciento superiores a las cifras previstas en los presupuestos de 1999 y un 6,1 por ciento superiores a las del cierre de 1999, al que se trasladaron algunas inversiones del año 1998 que no se habían terminado ese año.

En cuanto a los orígenes, los recursos generados suponen un *cash flow* de 51.893, casi 52.000, millones, con un crecimiento cercano al 6 por ciento, y las subvenciones de capital previstas son de 13.805 millones, con un endeudamiento externo adicional de 8.892 millones. Se prevén ingresos por enajenaciones de 5.809 millones. Creo que esto refleja el saneamiento absoluto del sistema y los magníficos resultados que se prevén y que se van a conseguir a final de 1999.

El señor **PRESIDENTE**: Cumplimentada esta comparecencia, sólo nos queda dar las gracias al señor presidente del Ente Público Puertos del Estado, don Fernando Javier Osorio Páramo, por la cumplidísima y completísima información que ha facilitado a esta Comisión. Muchísimas gracias.

— **DEL SEÑOR CONSEJERO DIRECTOR GENERAL DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL CORREOS Y TELÉGRAFOS (ESTERUELAS HERNÁNDEZ). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (Número de expediente 212/002168) Y DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 212/002204).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la última comparecencia programada para esta tarde, que corresponde al consejero director general de la Entidad Pública Empresarial Correos y Telégrafos. Pedimos a don José Ramón Esteruelas Hernández que ocupe su sitio en esta mesa, si es tan amable.

Han solicitado la comparecencia del señor Esteruelas el Grupo Parlamentario Mixto, Bloque Nacionalista Galego, y el Grupo Parlamentario Socialista. El señor Rodríguez acaba de disculparse y pide excusas sobre todo al compareciente porque, por motivos ajenos a su voluntad, ha tenido

que ausentarse, con lo cual su petición decae y queda sólo en pie o viva la solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, por lo que damos la palabra al señor Torres Sahuquillo.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Bienvenido, señor Esteruelas, a la Comisión de Infraestructuras para tratar de los presupuestos. Empezaré por recordarle, señor Esteruelas, que el año pasado yo le solicité una amplia información sobre el presupuesto de la entidad pública empresarial que usted dirige; lo hice por escrito porque creí que debía hacerlo por deferencia y por facilitar las cosas; le ofrecí colaboración desde mi obligación como diputado, que es controlar a la Administración pública, y la respuesta que he recibido de usted, señor director de Correos, ha sido prácticamente ignorar las peticiones de información y el ofrecimiento de colaboración. Usted ha escogido un terreno de juego que yo creo que es un error, pero lo ha escogido usted, no yo. Lo digo porque de la relación que le presenté por escrito, estoy esperando su respuesta a 16 preguntas después de un año. Le enviaba un anexo con una solicitud, que es esta hoja que tengo aquí, y no he recibido ninguna respuesta. Además de esto, a principios de este año le hice también una solicitud de petición de información con arreglo al artículo 7 del Reglamento del Congreso de los Diputados —reconozco que era una extensa relación—, y usted me contestó al 30 por ciento escasamente de lo que le solicité alegando que gran parte de la información que le pedía afectaba a terceros y que, por tanto, no tenía que dármelas.

Señor Esteruelas, usted es un servidor de la Administración pública del Estado. Yo también soy un servidor del Estado, pero no de la Administración pública, y mi obligación es controlar a la Administración pública, por lo que mi obligación es controlarle a usted en la medida en que es director general de una entidad pública empresarial y yo soy un parlamentario. Como parece que eso no es posible, estoy tramitando en este momento una petición de amparo al presidente del Congreso para obligarle a usted a que me remita la información que le he pedido y que se niega a darme. Lo voy a concluir dentro de unos días, y espero que el presidente del Congreso me dé la razón, porque creo que la tengo, ya que el artículo 7 del Reglamento del Congreso es muy claro, y que usted me proporcione esa información. Por tanto, la primera preocupación que me surge, señor Esteruelas, se lo digo honradamente, es qué oculta usted en Correos, qué pasa en Correos, por qué no quiere dar la información que le solicito.

El señor **PRESIDENTE**: Perdone, señor Torres.

Me da la sensación de que las cuestiones que está planteando tienen muy poco que ver con el objeto de este tipo de comparecencias. Hoy nos tenemos que limitar, al menos de la manera más rigurosa posible, a examinar el presupuesto de cada uno de los entes y secciones de los Presupuestos Generales del Estado, en este caso de la Entidad Pública Empresarial Correos y Telégrafos. Las cuestiones que tenga pendientes, que efectivamente pueden ser muy fundamentadas, deben ser expuestas en otra ocasión. Por tanto, le ruego que se ciña al objeto de la comparecencia en lo que sea posible, al margen, repito, de que tiene otras iniciativas parlamentarias para resolver las cuestiones que le han servido de preámbulo a su intervención.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Ya comprendo su posición. Por supuesto, la respeto e intentaré ceñirme a lo que usted me solicita. No obstante, quería dejar claro que esto debería ser siempre un diálogo y no un monólogo. He tenido la sensación, a raíz de la experiencia del año pasado, que esto ha sido un monólogo; un monólogo mío solicitando cosas y no recibíéndolas. Pero, en fin, esperemos que este año sea algo distinto.

Yo creo que usted está haciendo una gestión y una política presupuestaria en Correos que lo que pretende a toda costa es reducir los déficit de explotación, intentar llevar a Correos a cero en cuanto a déficit de explotación. Convenido estoy de que está cumpliendo un encargo del Gobierno para a continuación convertir a Correos en sociedad anónima y posteriormente privatizarlo. Eso es lo que está intentando hacer con su gestión. Y lo está haciendo a mi juicio, y a juicio de mi grupo parlamentario, poniendo en riesgo demasiadas cosas en el futuro de Correos y Telégrafos, debilitando su estructura gravemente a nuestro juicio. ¿Por qué se lo digo? El año pasado dijo: no voy a solicitar subida de tarifas para el año 1999. Yo creo recordar que se refería a los servicios reservados. Efectivamente, en los servicios reservados no ha habido aumento de tarifas, pero ha habido un 6 por ciento de media de subida de tarifas este año 1999 en los servicios no reservados. Con la aplicación de la directiva postal que se ha hecho en España, con la ley postal, los servicios reservados son tan pocos para Correos que esa subida del 6,5 por ciento, con tanta diferencia sobre el IPC, repercute sobre todos los ciudadanos. Por tanto, la subida ha sido considerable.

¿En qué está centrando usted su política presupuestaria y de gestión en Correos para conseguir reducir los déficit de explotación? Está haciendo una política de reducción del gasto de personal, por ejemplo, que se basa en la congelación de la plantilla global; en la reducción de unos 1.000 empleos, sobre todo en las zonas rurales para el año 1999. Como consecuencia de esto, se han quedado unas 400 secciones con problemas de reparto, en algunos sitios es escandaloso lo que está pasando. Por ejemplo, en la comunidad de Murcia, que se está repartiendo con un retraso de bastantes días, y como esto no se corrige uno se pregunta quién es el responsable o la responsable y por qué sigue manteniendo esa responsabilidad después de una gestión tan deficiente.

Usted está contratando masivamente a directivos con contrato laboral, pero sin tener en cuenta las normas de contratación del personal en la Administración general del Estado. Usted está dirigiendo un ente público empresarial, está contratando personal directivo de Correos, pero no de alta dirección, sino jefes de área, jefes de sección, técnicos, a dedo, con una consultoría particular que hace una preselección y después el director decide quién entra y quién no. No sé si es verdad o no —espero que no lo sea—, pero ¿sabe lo que se dice en Correos? Que entran fundamentalmente aquellos que tienen que ver algo con algunas personas de las que están en el consejo de administración de Correos, con usted o con el Partido Popular. Espero que eso no sea verdad y creo que no lo será, pero le ruego que me lo desmienta, porque esto le aseguro que es *vox populi* en Correos. ¿Por qué pasa esto? Como consecuencia del oscurantismo del que le he hablado antes. Si las cosas se explican, es mucho mejor.

Política de precios. Usted está incrementando...

El señor **PRESIDENTE**: Tengo que volverle a llamar otra vez a la cuestión.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Señor presidente, la política de personal tiene que ver con el presupuesto. No me diga que esto no tiene que ver con el presupuesto.

El señor **PRESIDENTE**: Dése por llamado a la cuestión.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Me doy por llamado a la cuestión, señor presidente.

Política de precios. Usted ha incrementado los precios por encima del IPC en los últimos tres años: el 8,5 en 1997, el 20,5 en 1998 y el 6,5 en 1999. Pero, lo que es todavía peor, señor Esteruelas, lo hace aumentándolos muy por encima de lo que lo hace la competencia. Cualquier empresa de la competencia que podamos coger —en Aragón hay una muy significativa que usted y yo sabemos cuál es; no hace falta citarla— está trabajando muy por debajo de los precios que tiene Correos. ¿Consecuencia? Correos está perdiendo cuota de mercado alarmantemente. Por ejemplo, en los servicios urbanos, que es donde más se nota, de 1996 a 1998 Correos ha perdido un 12 por ciento de cuota de mercado, señor Esteruelas. Y esto se empieza a notar ahora. No se notaba antes porque las empresas privadas no han tenido capacidad para crear sus propias redes de distribución con la rapidez suficiente, pero la van creando y se va notando. Esto es muy preocupante para el futuro, quiera usted o no. Usted podrá conseguir ajustar la cuenta de explotación de Correos, pero cuando lo consiga habrá dejado a Correos en una situación de debilidad tal que probablemente no tendrá ningún futuro, y a mí eso me preocupa, sinceramente se lo digo, y a mi grupo también.

Está haciendo una política de contención del gasto que significa reducir plantilla, precarizar empleo con los trabajos de los sábados, recortar servicios —ya ha suprimido 471 oficinas auxiliares y 205 carteros rurales entre 1997 y 1999— y está dando mucho trabajo a las consultorías externas. Nosotros no estamos en contra de que se den trabajos especializados y concretos, pero está aumentando de manera alarmante la cantidad que da a las consultorías externas.

La contratación a terceros ha crecido desde 29.000 millones de pesetas en 1997, consultorías externas, a una previsión de 35.500 millones a finales de 1999. Esto nos preocupa porque nos parece que se está produciendo una creciente sensación de que son determinadas consultoras las que marcan la estrategia de la entidad, en función de los productos que pueden vender a ésta. También nos preocupan los pésimos resultados de algunos de los proyectos contratados y que han costado mucho dinero. Por ejemplo. El sistema de facturación, según los datos que tengo —éstos sí me los proporcionó con motivo de la comparencia del año pasado—, ha costado 280 millones de pesetas y ha producido efectos desastrosos en el sistema de facturación y cobro a clientes. ¿Puede darnos datos sobre la caída de la tesorería y sobre la morosidad por el pésimo funcionamiento de este sistema?

También nos preocupa que se pueda contratar a empresas —este es un problema de imagen, señor Esteruelas, y es muy importante la buena imagen de la Administración

pública— en función de los progresos profesionales de determinados directivos de la entidad. Y ponemos por ejemplo a Cepade. Trabaja en materia de formación con Correos, pero publica una plantilla de profesores entre los que figura el director de tecnología de la entidad pública. Explique esto, señor director general, porque me parece que es bastante indecoroso, por utilizar una palabra no excesivamente dura.

Todos los años le sobran fondos provenientes de la subvención de explotación. No sabemos cómo utiliza lo que le sobra y no debe de verlo tampoco muy claro el Gobierno cuando este año, por primera vez, en el capítulo 4 se dice que la subvención va a ser de 4.000 millones para equilibrar como máximo en el importe dotado los resultados del ejercicio. Se librará de una sola vez en el último trimestre, según las estimaciones que resulte en ese momento. Es la primera vez que dice: según las estimaciones que resulten en ese momento y como máximo. Es decir, tampoco ve claro el Gobierno cómo se gasta ese dinero.

Hay cosas que nos preocupan y nos alarman. ¿A qué viene la desastrosa gestión del contrato con Argentaria? Un contrato a diez años con Argentaria, 60.000 millones de pesetas para Correos, que usted, de acuerdo con Argentaria, a los cinco o seis meses de haberlo suscrito, lo rescinde. Después firma un contrato con el Deutsche Bank por 11.000 millones por los mismos diez años, seis veces menos de dinero para Correos. ¡Vaya gestión, señor Esteruelas!

Se lo repito, usted ha escogido el terreno de juego, yo entro en él, pero hubiera preferido el otro, la colaboración. Nos preocupa lo que pasa con la sede central que están construyendo en el Campo de las Naciones. Aquí está por medio don Enrique Villoria, muy conocido en Madrid, un concejal que ha tenido que dimitir del ayuntamiento por problemas raros, es muy conocido en Madrid este señor. También está por medio una empresa, Montisa, que compró el solar a la empresa municipal del Campo de las Naciones, a través del señor Villoria, por 1.815 millones, que está construyendo la sede de Correos y el contrato por el cual está construyéndolo no ha tenido ninguna publicidad ni transparencia. Incluso pedí información por vía parlamentaria y me la negaron. Yo me pregunto por qué tanto secreto, si esta opacidad tiene algo que ver con los esfuerzos del subdirector de obras e inmuebles, señor Valdés, para adjudicar la confección del proyecto de construcción del centro de tratamiento de Vallecas, que es el mayor de España, a la consultora Typsa, que a su vez trabaja para Montisa.

Hay cosas que no comprendemos, señor Esteruelas. Por eso, me veo obligado a planteárselo aquí verbalmente. Habría preferido que, cuando le he hecho las preguntas, me conteste y, como no tiene por qué haber ningún problema detrás, estaría yo muy tranquilo, pero como se niega a contestar las preguntas que le hago, me deja intranquilo. Estoy intranquilo por saber qué pasa con estas cosas.

Señor Esteruelas, cuando el año pasado le pregunté si iban a privatizar Correos, usted me contestó que no tenía competencia para decidir eso, que eso lo decidiría el Gobierno. Yo le dije que, si no tenía competencias pero en su opinión Correos no debía ser privatizado, contaría con el apoyo y la colaboración de este grupo parlamentario, por-

que eso es lo que nosotros pensamos. Le repito que el año pasado mi espíritu era de colaborar mutuamente, que siempre es posible y deseable, y no quise entrar en más porque, al decir eso, parecía que nada tenía que ver con el Gobierno, parecía como si a usted, director general de Correos, le hubiese nombrado la productora Walt Disney, pero no el Gobierno del Partido Popular. Usted es la mano ejecutora del Gobierno del Partido Popular en Correos, es así como debe ser y tiene que poner en práctica la política que el Gobierno marque para el correo público.

A primeros de este año, hace unos meses, dijo que Correos avanza hacia la privatización y en dos años será sociedad anónima. Dice *El periódico*: Correos se privatizará en un plazo de dos años. Así lo afirmó el director general del Ente Público Empresarial, Jose Ramón Esteruelas, en la última reunión ante los 52 jefes provinciales del organismo, celebrada esta semana, al asegurar que en dos años será una sociedad anónima. Las palabras de Esteruelas se enmarcan en la política de privatizaciones del Gobierno y la carrera contra reloj que mantiene el organismo para sanear sus cuentas. Y añade: El intento de rebajar el déficit se ha cobrado su precio al reducirse la calidad del servicio en 1998, según las auditorías.

Es verdad, en 1998, señor Esteruelas, según las auditorías, ninguno de los objetivos de calidad se pudo cumplir. La calidad fue un auténtico desastre en 1998. Este es el camino que lleva Correos.

Precisamente hoy, en un periódico sale otra noticia: El Ministerio de Fomento prepara una enmienda a los Presupuestos Generales del Estado, que presentará en el Senado, con el objetivo de convertir a Correos y Telégrafos en una sociedad anónima y prepararla para su privatización. En titulares: Fomento convertirá a Correos en sociedad anónima para privatizarla. Eso es noticia de hoy, señor Esteruelas.

Por tanto, tengo que volver a preguntarle, señor Esteruelas: ¿Sabe si es cierto que el Ministerio de Fomento planea presentar esa enmienda en el Senado —supongo que en la ley de acompañamiento, no veo otro encaje—, a través del Grupo Parlamentario Popular, para convertir a Correos en sociedad anónima? ¿Sabe si eso es verdad? ¿Puede desmentir eso, lo afirma o simplemente quiere pasar de puntillas sobre el asunto diciendo que no es su competencia? Usted verá lo que decide, pero aquí hay dos maneras de funcionar, señor Esteruelas, intentar colaborar unos con otros o hacer otras cosas. Espero que cambie usted esa actitud con respecto a las preguntas y a la solicitud de información que le hace este diputado, que al fin y al cabo lo hago representando a mi grupo parlamentario, y le aseguro que encontrará siempre en mi grupo parlamentario y en mí personalmente un colaborador leal para intentar que el correo funcione lo mejor posible en la medida en que podamos ayudar. Si no es así, la actitud será otra.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a las cuestiones planteadas por el señor diputado en nombre del Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Esteruelas.

El señor **CONSEJERO DIRECTOR GENERAL DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL CORREOS Y TELÉGRAFOS** (Esteruelas Hernández): Señor presi-

dente, señor Torres Sahuquillo, si hubiese sabido que sus preguntas y sus inquietudes iban por donde usted ha manifestado, me habría ahorrado las horas de trabajo que he dedicado a estudiarme el presupuesto para el año 2000 porque, a diferencia de lo que ocurrió el año pasado, cuando su grupo me planteó una serie de preguntas relacionadas con el presupuesto para el año 1999, que demostraban que ustedes habían buceado, en este caso concreto, respecto al del año 2000, no hay nada que le pueda contestar por la sencilla razón de que usted no me lo pregunta. Me hace una serie de consideraciones, la mayoría de ellas juicios de valor, a las que no se puede contestar, digamos, con los números en la mano.

Usted me adjudica un terreno de juego de no colaboración en el que me coloca usted, pero donde no me he colocado yo. De todas maneras, como parece que el tema postal lo tenemos que dilucidar aquí entre aragoneses —aquí está usted representando a Teruel, está el señor Morlán a su lado y yo soy de Zaragoza—, algo nos va a ayudar ser de donde somos, porque voy a contestar a sus preguntas con la misma rotundidad con que usted las plantea.

En líneas generales, le diría que si oyese menos a la UGT y me consultase a mí directamente, a lo mejor muchas de las preguntas que usted me ha hecho no me las había formulado porque habría tenido la contestación previamente. Usted me dice que hay falta de información, que no le contesté. Yo diría que eso no es correcto del todo; otra cosa es que lo que yo le he podido contestar le haya satisfecho, pero es consciente de que, en el término que se contemplaba en mi presentación anterior, le mandé una extensa contestación a sus preguntas. Tiene usted razón cuando dice que a alguna de ellas no se las contesté, y le daba la razón para ello porque afectaban a terceras empresas, y no podía yo dar información que afectase a terceros sin más ni más. Me dice usted: ¿qué oculta, qué pasa en Correos? Esa es una doble pregunta. No oculto nada ¿Qué pasa en Correos? Es fácil de comprobar por las cifras y pasa que Correos, de tener un déficit de explotación que en el año 1997 fue de 22.000 millones, que en 1998 ha sido de 6.800 millones de pesetas y que este año va a ser 4.000 millones, al año que viene va a ser cero ¿Hago de esto un tótem o un objetivo? No, pero me parece que no es malo, porque eso va acompañado de que, al mismo tiempo, a los ciudadanos españoles el funcionamiento de Correos les cuesta cada vez menos y las apelaciones a fondos públicos han ido descendiendo de forma sustancial. No le voy a dar las cifras porque usted las sabe, pero quiero decirle que en el presupuesto de este año los 17.000 millones de pesetas que Correos pide de fondos públicos suponen 7.000 millones de pesetas menos que el año pasado. ¿Eso es malo? Creo que tampoco. Que a los ciudadanos españoles el funcionamiento de un servicio público nos cueste cada vez menos, en líneas generales, es bueno y en eso no creo que tengamos ninguna discrepancia.

Tercero, usted me dice: señor Esteruelas, la calidad es algo desastrosa. Esa es una afirmación genérica y le puedo contestar al respecto que he traído conmigo los índices de calidad que periódicamente hacemos en Correos y son los correspondientes al mes de septiembre del año 1999. Usted tiene razón, y cuando la tiene yo se la doy, en que la calidad en el año 1998 sufrió un bajón. No fue desastrosa. El adje-

tivo es demasiado rotundo. Yo he dicho públicamente que sufrió un bajón por dos razones, porque hubo una serie de huelgas con ocasión de la Ley Postal que duraron más de dos meses a lo largo de 1998, y recuperar esa calidad perdida es algo que lleva tiempo. Le voy a decir que Correos al día 30 de septiembre de 1999, y lo puede anotar como una estimación objetiva, había repartido casi el 70 por ciento, para ser exactos el 69,92 por ciento, de las cartas al día siguiente, que había repartido a las 48 horas siguientes el 91,17 y que había repartido en tres días el 97,26 por ciento. El año 1998, al día siguiente, se había repartido el 58 por ciento de las cartas y en 1997, que ha sido el año donde Correos ha tenido una mejor calidad, se había repartido sólo el 62 por ciento. Es decir, cuando usted compara a lo largo de varios años la calidad que Correos ha ido dando a los ciudadanos españoles no puede usted afirmar que ha sido desastrosa. Eso hay que mirarlo a lo largo de varios ejercicios y no a una fecha determinada para hacer de ello objeto de extrapolación con afirmaciones respecto a la calidad. Yo le diría que en los tres años que estamos contemplando, donde Correos ha reducido su déficit y donde Correos ha pedido menos fondos públicos, la contrapartida ha sido que Correos ha mejorado la calidad. No es que sea mi afirmación contra la suya; es que es una serie de mediciones que hacemos permanentemente en Correos y Telégrafos.

Usted puede poner en duda la validez de esas estimaciones, pero de nuevo será un juicio de valor. Por tanto, ¿hacia dónde va Correos? Ya se lo estoy diciendo, a dar un servicio mayor y mejor a los ciudadanos españoles, a pedir cada vez menos fondos públicos del erario y, al mismo tiempo, a fortalecer Correos. Usted me dice: no, es que usted tiene una política que oculta, que consiste en debilitar Correos ¿Qué quiere decir debilitar Correos? ¿Cree usted que Correos es más débil ahora que hace tres años? Mire usted, si se va precisamente al documento que a mí me han entregado referente al presupuesto del año 2000 y va usted a las cifras que aparecen en el activo, verá usted que Correos pasa de tener un inmovilizado material de 117.000 millones de pesetas en el año 1998 a 131.000 en 1999 y a 146.000 en el año 2000. Luego no hay debilitación desde un punto de vista de análisis de balance. Pero es que, además, su afirmación se compadece mal cuando usted compara las inversiones en Correos.

Yo me acuerdo, señor Torres Sahuquillo, que usted el año pasado, hablando de las inversiones, me decía lo siguiente: señor Esteruelas, en el año 1997 Correos tuvo una dotación para invertir de 12.000 millones de pesetas y ustedes no se gastaron los 12.000 millones de pesetas. Y tuvimos una diferencia respecto a si nos habíamos gastado 11.000 o si nos habíamos gastado menos. Usted me decía: bueno, muy bien, puede que tenga usted razón y que se hayan gastado 11.000 millones de pesetas, usted tiene mejor información que la que tengo yo. Me acuerdo perfectamente porque acabo de leer mi intervención antes de venir aquí. No habiendo sido capaces de gastarse 12.000 millones de pesetas el año 1997, ¿nos quiere hacer usted creer que en el año 1998 se va usted a gastar 15.300 millones de pesetas, que suponen 3.000 millones de pesetas más, y que en el año 1999 se van ustedes a gastar 22.700 millones de pesetas? Pues a las cifras me remito, señor Sahuqui-

llo. En el año 1998 nosotros teníamos autorización para invertir 15.300 millones de pesetas. Invertimos, 15.600, y cuando digo invertimos me refiero a certificaciones, que fue aquello que estaba pululando cuando hablábamos de las cifras a lo largo de su intervención: certificaciones, para que no haya ninguna duda. En el año 1999, de los 22.770 millones de pesetas que tiene autorizados Correos a invertir, al día 5 de octubre, tenemos un importe adjudicado comprometido de 21.781 millones de pesetas, es decir, el 95 por ciento, en este caso comprometido, no certificado; pero normalmente, como ya le dije, a lo largo de los últimos meses, en Correos las certificaciones se aceleran y no tengo la menor duda que este año invertiremos y certificaremos los 22.770 millones. Por tanto, si hay una política de inversiones creciente y esa política de inversiones se materializa y se certifica, difícilmente me puede usted decir que lo que yo pretendo es debilitar Correos, sino más bien todo lo contrario.

Subida de tarifas. Usted me dice: el año pasado dijo usted que no iban a subir las tarifas y al decir usted que no iban a subir las tarifas se refería a aquellas tarifas que tienen consideración de tasa porque se refieren a aquellos objetos que entran dentro de la reserva de Correos. Y añade usted: y como aquellos objetos que entran dentro del monopolio o de la reserva de Correos son tan pocos, realmente el que no haya subido usted las tarifas que tienen consideración de tasa de nada vale, porque ha subido usted las otras. Primero, Correos distribuyó el año pasado 4.500 millones de objetos, grosso modo. ¿Sabe usted cuántos miles de millones de objetos entran dentro del ámbito reservado? Más de 3.000 millones. Luego no son tan pocos, son dos terceras partes, señor Sahuquillo, cuyas tasas postales no subieron el año pasado. Quien le diga lo contrario o no sabe de qué habla o le está engañando. Pero viene la segunda parte. Dice usted que ha habido una subida del seis por ciento. Eso no es verdad, así de llano, porque como usted sabe, las subidas de las tasas postales, en este caso de aquellos productos que están liberalizados y que se refieren a la correspondencia económica, al publiccorreo, a la venta a distancia, a la publicidad directa, tienen dos componentes. Uno es la tarifa o el precio en este caso, para hablar más correctamente, y otro los descuentos que se aplican en función de los volúmenes. Nosotros hemos hecho un cálculo y es una estimación de que aproximadamente supone para Correos algo así como el 1,83 por ciento de aumento en los precios de aquellos productos que no están dentro del área reservada. Por lo tanto, señor Sahuquillo, si eso me lo hubiese preguntado a mí en vez de preguntárselo a la UGT, le hubiese dado la información que le estoy dando ahora.

Habla de reducir las secciones de reparto. No le voy a negar que Correos tiene un problema a la hora de gestionar los recursos humanos, por un lado porque somos el primer empleador de España, más allá de Telefónica (no si se cuentan todas las empresas del grupo Telefónica, pero si se cuenta sólo Telefónica, somos el primer empleador de España), y además porque tenemos la plantilla enormemente dispersa a lo largo de todo el país. Eso supone dos factores objetivos a la hora de añadir dificultad para gestionarlos. Luego en Correos tenemos un problema que todavía no hemos acabado de solucionar. Es el problema de las sustituciones, que se agrava porque funcionan unas listas

de las que, aproximadamente, hay 1.500 en todo el país, donde estaban apuntados 120.000 españoles no hace mucho tiempo, lo que hace que de una manera rígida se tenga que ir contratando al primero que aparece en la lista, con independencia de que tenga capacidad o no la tenga. En unos momentos en que el trabajo escasea, esa lista se nutre y cuando usted llama al primero de la lista, acude. En momentos en los que el paro disminuye, esas listas se nutren con mayor dificultad. En aquellas zonas donde por razones estacionales y turísticas, en el verano, tenemos que acudir a esas listas para suplir las vacaciones del personal titular, nos encontramos con que no tenemos gente. Puedo asegurarle que este verano hemos tenido grandes dificultades para suplir las ausencias por vacaciones en la zona costera, en la zona de las islas Canarias y en la zona de Baleares, sencillamente porque la gente había encontrado un trabajo alternativo. Y eso, que se podía paliar de alguna manera acudiendo a otros organismos que nos pudiesen prestar ese personal, no se puede hacer porque no hemos llegado a un acuerdo con las organizaciones sindicales sobre ese asunto. Y la UGT —y perdóneme que de nuevo la nombre, pero es tan obvio que le han escrito a usted las preguntas— se ha encargado de poner de relieve a lo largo y ancho de la zona costera y de las islas la carencia en las sustituciones de Correos atribuyendo a la dirección una política de ahorro de personal. No es verdad. No hemos cubierto las sustituciones porque en muchos casos no hemos encontrado quien forme parte de esas listas, porque hay un sistema rígido que tarde o temprano tendremos que cambiar, pues produce disfuncionalidades, pero no se puede achacar una política premeditada de la dirección en este asunto.

Viene usted a poner de manifiesto de nuevo otro tema recurrente por parte de ese sindicato, la contratación de directivos. No sé si usted sabe, pero si no le informo, que Correos no actúa al margen de la Administración de la que forma parte y que si contratamos a personal externo no nos saltamos las normas. Concretamente, en la oferta pública de trabajo de este año nos han dado autorización para contratar a 90 personas. También le digo para su información que nos han negado —ya nos lo negaron el año pasado— la posibilidad de contratar personal titulado que entrase en Correos en el cuerpo superior mediante la oposición y adquiriendo la condición de funcionario. El Ministerio de Administraciones Públicas no nos lo ha autorizado. Estas contrataciones que estamos haciendo están dentro de la legalidad vigente y del marco de actuación y de las capacidades que nos ha dado el Ministerio de Administraciones Públicas. Señor Sahuquillo, ¿cree usted que el director general de Correos se puede saltar las normas de contratación en el organismo? Si cree usted eso, le está suponiendo al director general de Correos una capacidad que no tiene; ni aun queriendo lo hubiese podido hacer.

Respecto a las características de las personas que entran en Correos y a asignarles relación con el personal de la entidad, con los consejeros que forman parte del consejo de administración, con la persona del director general de Correos o con el PP, eso no merece ni contestación. Lo único que le puedo decir es que de las personas que han entrado en Correos yo no conozco a ninguna y no me consta que ninguno de los consejeros me haya pedido recomen-

dación para que entren. Si son del PP o son del PSOE, a nadie se le pregunta cuáles son sus afiliaciones; lo único que se pide es que cumplan unos requisitos y para eso se contrata a una empresa de asesoría externa, porque creemos que añade objetividad al proceso. Eso que usted alega como crítica a mí me parece que es al contrario, una salvaguarda de que las personas que entran en Correos para ocupar esos puestos tienen unas características que les hacen elegibles.

Correos pierde cuota de mercado. No sé si estamos hablando del mismo Correos usted y yo. Tengo aquí las últimas cifras de tráfico que indican que de esos 4.500 millones de objetos que le mencionaba, de los que aproximadamente 3.000 son cartas, lo que llamamos correspondencia básica, a 30 de septiembre, sin contar las elecciones para no alterar las cifras, había aumentado un 6 por ciento. Si la economía española está creciendo a un tres y pico por ciento, nosotros estamos creciendo cerca de un 6 por ciento. En la correspondencia económica, que es aquella que no es objeto de reserva, el aumento es mucho más modesto, es un 0,20 por ciento. En la correspondencia urgente es de cerca del 3 por ciento y en postal exprés estamos creciendo a ritmos del 20 por ciento. Si Correos en el futuro va a perder cuota de mercado o no va a perderla podría ser objeto de un debate entre usted y yo y entonces sería su postura contra la mía; pero que me afirme usted que estamos perdiendo cuota de mercado en estos momentos creo que no es correcto. Usted me dice: es que usted está perdiendo cuota de mercado en las cartas urbanas. Yo a usted le contesto: claro que sí, porque, con el nuevo sistema de tarifas, antiguas cartas que antes se consideraban urbanas porque tenían una tarifa inferior han dejado de convertirse en urbanas, porque no hay más que una tarifa y estamos ganando mucho más en las cartas interurbanas, que era el carácter que tenían antes esas cartas y que las empresas deslocalizaban para pagar menos. Por tanto, también en el tema de la cuota de mercado me temo que le han dado a usted unas informaciones erróneas.

Consultorías externas. Ahí creo que ha habido un *lapsus linguae*. Que usted me diga que estamos gastando entre 29.000 y 35.000 millones en consultorías externas significa que algo le falla. Compruébelo usted porque le sobra algún cero. En asesorías externas no gasta Correos 29.000 millones ni queriendo; no habría capacidad humana para gastar 35.000 millones en asesorías externas.

Me dice usted que hay una caída de tesorería y a continuación me añade que sobran fondos. Póngase usted de acuerdo, porque si sobran fondos, no hay caída de tesorería. Si usted analiza las cifras que aparecen en el documento objeto del presupuesto del año 2000, ve usted que la tesorería de Correos goza de muy buena salud.

Desastrosa gestión de Argentaria. El contrato con Argentaria —y no sé si lo dije el año pasado— contemplaba durante un período de diez años el pago de unas cuotas fijas y de unas mínimas cuotas variables en función de la cifra de negocio. A cambio de ello Argentaria tenía la capacidad para elegir a las personas que dentro de Correos iban a prestar esos servicios bancarios. Por tanto, solamente aquellas personas que Argentaria consideraba válidas podían desempeñar dichas funciones. En los seis meses escasos en que estuvo en vigor dicho contrato Argentaria no encontró más allá

—estoy hablando de memoria—, creo, de cien personas aproximadamente —me parece que no llegaba a esa cifra— que tuviesen esas capacidades, con lo cual digamos que la puesta en marcha de ese proyecto, que estaba basado en la contratación de unos servicios bancarios a lo largo de un calendario de diez años pero que llegaban a cerca del billón de pesetas, no funcionaba. Argentaria se daba cuenta de que estaba pagando unas cantidades fijas y que nada le compensaba la cifra de negocios que estaba obteniendo a cambio. Por otro lado, no estaba dispuesta a ceder aquella competencia y dejar que fuese Correos el que dijese qué personas podían prestar esos servicios bancarios. Resultado, que el contrato se caía por su propio peso. Entonces, de común acuerdo, porque había razones objetivas y porque había cambiado también la situación en el mercado bancario y habían bajado los tipos de interés, y por tanto el margen que tenía Argentaria para resarcirse de esos pagos de cantidades fijas había disminuido, se rescindió y se convocó un contrato nuevo y a ese contrato nuevo se presentaron varias instituciones financieras y de todas ellas, se eligió al Deutsche Bank porque su oferta era la mejor. Con el Deutsche Bank cambiamos la filosofía y lo que se ha firmado es que compartimos el negocio bancario. No somos agentes y, por lo tanto, no nos tenemos que someter a que nos diga alguien de fuera quién vale y quién no vale, sino que, en principio, dentro del personal de Correos se dan unos cursos de formación y nosotros decidimos en qué oficinas y por qué personas se llevan a cabo esos servicios. Como contrapartida, repartimos las comisiones bancarias. Se cambia el espíritu del contrato o, mejor dicho, se firma un contrato completamente distinto al anterior, en donde tú corres el riesgo y te conviertes a tu vez en banquero.

Me hace usted una afirmación que yo no estoy en este momento en condiciones de rebatir, pero pondría la mano en el fuego de que no es verdad, y es que el director de tecnología de Correos aparece dentro de los miembros que componen —no sé si me ha dicho usted— el equipo directivo o el consejo de administración de una sociedad que se llama Cepade, que yo desconozco, y que está dando cursos de formación en Correos. Lo que sí le prometo a usted, señor Sauquillo, es que lo voy a investigar y usted va a tener de primera mano el resultado de esa investigación.

Me habla usted de la nueva sede central de Correos en el Campo de las Naciones y me menciona usted al señor Villoria. Yo al señor Villoria lo conozco por los periódicos. No ha tenido absolutamente ninguna relación con Correos, ninguna. Correos desde hace dos años está buscando una sede social en donde podamos tener unas condiciones de trabajo mejores que las que tenemos en la calle Aduana y hemos hecho infinidad de gestiones, de todas las cuales está informado el consejo de administración de Correos, y de todas las ofertas que teníamos en un momento determinado nos pareció la más conveniente esta que cita usted y es que una empresa que se llama Montisa para que nos hiciese una sede social en una parcela que había adquirido en el Parque Juan Carlos I y firmase con nosotros un contrato de alquiler con opción a compra, y en función de cómo estén los precios del mercado, creo que en el año quinto, Correos decidirá si ejerce o no esa opción a compra. Pero lo que sí le puedo decir es que nos vamos a ir a un edificio nuevo, hecho para Correos, para satisfacer las

necesidades de Correos, en donde vamos a pagar un alquiler, por lo menos durante los dos primeros años, inferior al que estamos pagando en la calle Aduana. Le diré entre paréntesis que en la época en la que estaba su partido en el Gobierno sacó de la noche a la mañana a Correos de Cibeles y lo metió en una sede social en donde se estaban pagando unos alquileres desorbitados y, por lo tanto, tampoco tiene mucho mérito irse ahora a una sede social y pagar unos intereses o unos alquileres más bajos, porque ustedes lo metieron en unos precios abusivos.

Además usted da una información que pone de manifiesto la fiabilidad de sus afirmaciones. No se ha construido en Vallecas ningún centro de tratamiento postal en Correos, ¿o es que usted no lo sabe? Entonces ¿cómo va a estar el director de obras ligado a una empresa de consultoría que ha estado metida en la construcción de un centro de tratamiento postal que simple y llanamente no existe? Hemos comprado a una empresa del Ministerio de Agricultura una parcela en Vallecas para construir un centro de tratamiento postal que en este momento no está ni tan siquiera en la fase del proyecto básico. Hasta que no tengamos un modelo logístico en Correos no decidiremos las características del centro, luego malamente puede haber una relación del director de obras con una empresa consultora que ha intervenido en la construcción de un centro inexistente. Eso es un error, o yo le he entendido mal.

Por último, me cita usted dos noticias en los periódicos. La primera apareció en *El Periódico* de Barcelona y yo desmentí esa información. Yo no dije en ningún momento que Correos se iba a privatizar, y si usted tiene ganas de ser riguroso hable con *El Periódico* de Barcelona y pregunte a ver si el señor Esteruelas lo ha dicho. No lo dije nunca y lo desmentí, lo que pasa es que *El Periódico* no publicó el desmentido, y eso sirvió para que en la campaña sindical el sindicato UGT me colgase esas declaraciones a lo largo de todos los tablones que hay en todos los centros y oficinas de Correos. Inmediatamente se supuso que el señor Esteruelas había hecho esas declaraciones y yo lo desmentí y mandé una carta a todos y cada uno de los empleados de Correos, a los 65.000, desmintiendo esas declaraciones. Por tanto, no las saque usted, no las dé por buenas.

Respecto a la segunda noticia, que se va a privatizar Correos, yo le agradecería a S.S. que dijese quién es el que está dando esa noticia y que leyese toda la noticia, no los títulos, que leyese a continuación que el secretario general de la UGT, señor Sayagués, dice eso. Por tanto, creo que en esta sala no tenemos por qué estar viendo si son verdad o son mentira las declaraciones del señor Sayagués, pero no me la achaque a mí porque yo no las he hecho.

Ya termino. ¿Sabe usted si existe una enmienda? Pues mire usted, sí lo sé: no existe. Yo creo que contestación más rotunda y más clara difícilmente se le puede dar. No es que quiera pasar de puntillas en este tema pero, como le dije en mi intervención el año pasado, yo soy un gestor, a mí me han dado unas instrucciones muy concretas. A mí me han dicho: sanea Correos, prepara a Correos para que compita en un mercado liberalizado, haz un plan de empresa, haz que a los españoles les cueste cada vez menos el funcionamiento de Correos, no olvides que estás prestando un servicio universal y, por tanto, mejora la calidad de ese servicio. Eso es lo que me he limitado a hacer; más allá de

eso no me corresponde a mí, y le contesto lo mismo que le contesté el año pasado: es una decisión política, y no es que yo me quiera escabullir, pero bastante tarea tengo yo como para encima meterme en un terreno que creo que no es de mi competencia.

Señor Torres Sahuquillo, con independencia de que usted comparta o no las contestaciones que yo le he dado, le agradecería y le pediría que esté usted seguro de que dichas contestaciones están dadas con toda honestidad y además están respaldadas, aquellas que puedan estar respaldadas, por los números. No trato de ocultar absolutamente nada, ni a usted ni a nadie, y soy muy consciente de que esta Cámara tiene derecho a pedir toda la información que desee y yo se la suministro muy gustosamente. Otra cosa es que la información que yo suministre encaje o no con los deseos del que la pida.

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

Señor Torres Sahuquillo, antes de darle la palabra permítame que le diga con la mayor amabilidad del mundo que utilice usted su tiempo como lo estime oportuno, pero permítame que le recuerde una vez más —ya lo he hecho esta mañana con motivo de otra intervención— que las comparencias de personalidades y funcionarios de la Administración del Estado no son sesiones de control, son sesiones informativas. El Reglamento lo dice textualmente: Al objeto de informar sobre temas relativos al presupuesto general del Estado para el año 2000.

Dicho esto, tiene usted la palabra en el turno que, como grupo solicitante de la comparencia, le corresponde. Para las sesiones de control hay otro tipo de iniciativas, como solicitar la comparencia de cualquier alto cargo de la Administración al objeto de responder... etcétera, de lo que estime conveniente el solicitante de la sesión de control.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Señor presidente, por supuesto le agradezco la información que me acaba de proporcionar, y la suscribo. Lo que pasa es que no es fácil establecer cuál es el límite, y usted entenderá también eso, señor presidente, porque el presupuesto lo contempla todo. Pero, en fin, no se preocupe por eso, yo acepto su recomendación. Ahora bien, usted comprenderá que yo en este momento debo aclarar algunas cosas con el señor Esteruelas respecto de la primera intervención.

Lo primero que quiero aclarar, señor Esteruelas, es que yo no tengo ningún motivo para dudar —y le aseguro que no dudo— de su honestidad personal. Lo digo por si en mi primera intervención eso ha podido quedar en entredicho. Se lo aclaro y además lo hago a efectos del «Diario de Sesiones» y de todo el mundo: no tengo ningún motivo para dudar y no dudo de su honestidad personal. Por tanto, cuando usted me contesta que lo dice honradamente yo me lo creo, no tiene usted que hacer esfuerzos, se lo aseguro. Con la misma franqueza con que usted me habla como aragonés yo también le hablaré como aragonés para decirle que usted está un poco obsesionado conmigo y UGT al decir que yo estoy todo el día con UGT. Pues no. Yo hablo de Correos con mucha gente, con la gente que puedo hablar, porque mi obligación es intentar saber qué pasa para poder hacer luego los comentarios que hago, plantear ini-

ciativas o formularle preguntas a usted. ¿Sabe qué ocurre? Que yo normalmente hablo más con quien me da respuestas. Se lo digo porque no quiero que ni usted ni el señor presidente ni nadie piensen que me he dedicado a hacer aquí demagogia barata. Me puedo equivocar en una intervención y en 17, todos los días me equivoco muchas veces, señor Esteruelas, y yo eso lo tengo bastante claro y lo asumo; pero le aseguro que no me gusta hacer ni hago nunca demagogia barata.

Esta es la hoja que le enseñé. **(El señor Torres Sahuquillo muestra al señor Esteruelas un folio escrito.)** Cuando termine mi intervención se la voy a dejar a usted. Es la que el año pasado —usted lo podrá comprobar porque tiene mi escrito del año pasado— figuraba como anexo en las preguntas que le hice. Y podrá comprobar, señor Esteruelas, cómo ninguna de estas preguntas ha sido respondida por usted en un año. No crea que estoy haciendo demagogia. Otra cosa es que haya habido una confusión, que haya una política, que yo no acierte a entender que hay cosas que usted no debe contar al Parlamento. No lo sé, pero se la voy a dejar para que usted lo pueda comprobar.

Segundo. Dice usted que el déficit de explotación está disminuyendo. Ya le he dicho que es verdad, pero en la cuota de mercado de Correos —a pesar de que usted diga otra cosa porque esto es la memoria económica hecha por Correos, por la entidad pública empresarial, esto no lo he hecho yo ni lo ha hecho la UGT, lo han hecho ustedes— se ve que los envíos urbanos, que a mí me preocupan más que otros porque los interurbanos, como están sujetos todavía a monopolio —los reservados— digamos que tienen más defensa; pero en los servicios urbanos, que es donde está la competencia más dura porque también está la crema del mercado, no nos engañemos, ha disminuido del año 1996 a 1998 en un 12 por ciento. Esto lo dicen ustedes, no lo dice la UGT ni lo digo yo: ha pasado de 1.187 envíos en 1996 a 1.053 en 1998. Este dato es el que yo le he dado para justificar mi afirmación. Usted, por otra parte, me ha dicho que tenía razón —aunque no ha dicho la cifra—, que habían bajado los servicios urbanos porque —me dice— al igualarse la tarifa —el precio del sello, la tasa— de la urbana con la interurbana parece que no está claro cuáles son los servicios urbanos. Yo creo que ustedes sí tienen detectado cuáles son los servicios urbanos y cuáles no. A mí eso me preocupa y se lo digo con sinceridad. La calidad también ha bajado, usted lo ha reconocido. Le agradezco que lo reconozca, porque creo que es valiente reconocer las cosas y cuando se reconocen es la única manera de conseguir corregirlas. Estamos aumentando en el país alrededor de 300.000 viviendas/año, más o menos. Eso significa que hay 300.000 nuevos puntos de reparto. Sin embargo la plantilla de Correos está congelada y en algunos casos disminuyendo. Esto, sin duda alguna, señor Esteruelas, tiene que redundar en la calidad, por narices. Usted dice que ha bajado por las huelgas. Es la primera vez que lo han dicho. Sin embargo, cuando se produjeron las huelgas, no estoy seguro de si fue usted, pero sí lo estoy de que el ministro dijo que las huelgas no habían tenido nada que ver en el deterioro de la calidad del servicio. En ese momento, quizá políticamente era aconsejable para el Gobierno decir que las huelgas no le habían hecho daño. Yo puedo entender eso como estrategia política, pero luego no se puede decir

que ha bajado la calidad por culpa de las huelgas, porque algo habrán tenido que ver, supongo yo.

Me pregunta que quiero decir cuando afirmo que se debilita Correos. ¿Sabe lo que quiero decir entre otras cosas? Que cuando nos metemos en Cronopost y se dice que está llevando el paquete postal entre empresas, la información que tengo es que no solamente es así, de empresas a empresas, sino mucho más amplio y que Cronopost está quitando cuota de mercado a Correos y aunque Correos participe de Cronopost, en resumidas cuentas es una empresa francesa con la que nos hemos aliado. A mí me parece que esto es un debilitamiento, señor Esteruelas, del correo público, y por eso me preocupa. Cuando le he dicho que hay 471 oficinas auxiliares menos, lo que quiero es que me diga que no es cierto. Pero sí lo es. Para mí eso es debilitar al correo. Que hay 205 carteros rurales menos, que no tiene nada que ver con lo que me ha contado, que yo comprendo que ocurra y que tengan esa dificultad que usted ha dicho en las zonas turísticas en verano. Comprendo que tengan esa dificultad y que en las épocas en que el personal fijo de Correos coge sus vacaciones hay más dificultades. Claro que eso lo entiendo y lo acepto, señor Esteruelas. Pero esto que le estoy comentando de los 205 carteros rurales menos desde 1997 hasta ahora y 471 oficinas auxiliares menos en el mismo período de tiempo, no es lo mismo que usted me ha dicho. Estos son datos objetivos. Para mí eso es debilitamiento de Correos.

Dice usted que se ha autorizado contratar a 90 personas. Yo ya sabía que les han autorizado, pero lo que a mí me cuentan es que no están utilizando el sistema que están obligados a utilizar para contratar a estas personas con arreglo a la Ley 30. Me gustaría que pudiera darme algún tipo de información por escrito, con algún dato, que me permitiera poder decir a quien me afirma esto que no es verdad. ¿Lo comprende? Por eso, cuando le decía al principio lo de la colaboración también me refería a esto. A mí no me gusta que nadie me intoxique, le aseguro que yo selecciono la información que recibo y que intento hablar con la gente que me parece seria. Cuando no recibo contestación sobre las cosas que pregunto no tengo más remedio que buscar la información donde puedo, señor Esteruelas. No sé si recordará que me envió un tocho así de gordo de respuestas a 20 preguntas en concreto en solicitud de información, según el artículo 7, que le envié a primeros de año. Ese tocho es el 30 por ciento aproximadamente de las cosas a las que me ha respondido. Eso es lo que le quiero decir.

Me dice que le pregunte más. Estoy encantado de preguntarle a usted, señor Esteruelas. Es más, le digo ya: voy a preguntarle cosas y no solamente estoy dispuesto a preguntárselas por escrito con la formalidad establecida por el Parlamento, sino a charlar con usted cuando quiera. Ya sé que es un hombre muy ocupado y probablemente no tenga ni tiempo. Tampoco pasa nada. No es problema de que no quiera hablar con usted, señor Esteruelas; he intentado hablar con usted a través del Parlamento y no me contesta.

Termino rápidamente, señor presidente. Cuando le he hablado de las consultorías externas usted me dice: este dato de esos millones es imposible. Probablemente he debido sufrir un error. Si he dicho consultorías externas cuando he hablado de 29.000 millones en 1997 a 35.000 en 1999, lo he dicho mal. Quería decir contratación de servicios a

terceros, que es un concepto muchísimo más amplio que engloba no sólo a consultorías. También aclaro eso. Si he dicho consultorías, repito, lo he dicho mal.

La información que yo tengo de Cepade. Esta persona de que he hablado no es que sea del consejo de administración, de la directiva, no; es un profesor, según Cepade, de su plantilla. Le he dado el dato sin acusarle de nada. Lo que le he rogado y le ruego ahora es que lo compruebe. Si es verdad me parece que eso no puede ser, y si no es verdad estaré encantado de saberlo y me alegraré de que no lo sea.

Usted me dice: al señor Villoria sólo lo conozco por los periódicos, a mí me da igual, le creo a usted. Pero me da igual que le conozca usted más, yo no estoy prejuzgando que usted tenga nada que ver con ese señor en ningún aspecto, en nada negativo. Ni estoy prejuzgando —y lo digo para que quede muy claro— que usted tenga nada que esconder ni que ocultar. Pero usted puede no tener nada que esconder ni nada que ocultar como señor Esteruelas, personalmente, pero como gestor probablemente hay muchas cosas que no querrá contar o que le habrán dicho que no cuente, eso me parece que puede ocurrir. Otra explicación no encuentro a las negativas que he recibido en cuanto a algunas informaciones que he pedido. A mí me parece que en algunos casos, por lo que usted dice de que afectan a terceros en algunos aspectos, puede ser justificable que esta información no se dé, pero mi opinión personal —después de repasar eso tranquilamente con una persona de mi grupo parlamentario, que es una letrada que está acostumbrada a todas estas cosas— es que usted ha empleado demasiado celo a la hora de no dar esa información. Además, ha habido otras muchas que nos parece que nada tienen que ver, que nos parece que no causan perjuicio alguno a terceros ni ningún problema pero que sí nos ayudan a conocer cómo funciona la entidad pública empresarial de Correos y Telégrafos, que para eso estamos aquí, señor Esteruelas.

Finalmente, también quiero decir que seguramente me he equivocado en otra cosa que he dicho, porque usted lo ha entendido así. Cuando le he hablado del centro de Vallecas como obra en construcción —dice que le he hablado de eso—, sí lo he hecho, también lo he hecho mal. No, estaba hablando de la elaboración del proyecto. Cuando le he hablado de la obra en construcción me estaba refiriendo a la sede social del Campo de las Naciones. Por lo menos eso es lo que he querido decir, no he querido hablar del centro de Vallecas, para nada, como un centro acabado o construido, que ya sé que no lo está. Aclaro eso y no entro más en el tema porque no quiero entrar más en él, pero le aclaro que no hablaba del centro construido en Vallecas que, repito, ya sé que no lo está. Me estaba refiriendo a la adjudicación o a la redacción del proyecto. Además, usted ahora me aclara que ni siquiera el proyecto básico se ha empezado todavía a redactar. Pero la información que yo tengo es que, si no el proyecto básico, algún tipo de estudio sí se ha redactado o se ha iniciado su redacción. Algo se ha hecho ya en eso.

Y cuando dice que no declara nada sobre privatizaciones a *El Periódico*, de Cataluña, le creo y ya está. Efectivamente, yo no leí la rectificación, pero a mí, sinceramente, señor Esteruelas, me preocupaba poco que usted lo hubiera dicho o no. ¿Sabe por qué? Porque yo lo que quería era oír su respuesta. Lo que quería oír es lo que usted ha dicho, quería

provocar esa respuesta suya, la que fuere, no sabía que iba a ser ésa, podía haber sido otra, pero yo quería provocar una respuesta de usted, porque estamos inquietos. Yo estoy inquieto con esto, y lo estamos en mi grupo porque nosotros no queremos que se privatice Correos. Se lo confieso y lo repito, estamos inquietos, preocupados. Y yo quería que usted, como máximo responsable de la entidad pública empresarial de Correos y Telégrafos, que ya sé que no tiene la última responsabilidad en la decisión de si se privatiza o no Correos, ya lo sé, me dijera lo que supiera al respecto, incluso hasta su opinión personal, que el año pasado también se la pedí, ¿lo recuerda? Quería que lo hiciera.

Y cuando dice usted que son declaraciones del señor Sayagués, sí señor, son declaraciones del señor Sayagués. Son las que tengo a mano, no tengo otras. Son de hoy, se lo digo, no me avergüenza. Además, yo tengo buena relación con el señor Sayagués, no tengo ningún problema. Le veo mucho menos de lo que usted cree, hablo mucho menos con él de lo que usted cree, se lo digo sinceramente, pero sí tengo buena relación con el señor Sayagués como con otros muchos compañeros de la UGT, porque yo también milito en la UGT. Milito en la UGT y le voy a dar solamente un dato para que vea por qué. Yo soy empleado en excedencia de Telefónica y usted seguramente sabe —y si no lo sabe se lo cuento yo— que los empleados de Correos y los de Telefónica hemos sido del mismo sindicato, dentro de la UGT, muchos años. Hemos formado la Federación de Comunicaciones —así se llamaba— que la formábamos Correos y Telégrafos y Telefónica. Soy compañero de todos ellos desde hace muchos años y los conozco prácticamente a todos. ¡Cómo no voy a tener buena relación con el señor Sayagués y con otros muchos! Entienda usted que eso es lo normal.

Señor Esteruelas, le voy a dejar esta hoja para que usted pueda comprobar que yo no digo cosas que no son ciertas cuando tengo conocimiento de ellas. Me equivoco, sí, pero no hago demagogia barata y le aseguro que le voy a preguntar directamente cosas para que usted me conteste a las preguntas que pueda contestar —tampoco le voy a preguntar qué marca de zapatos calza usted ni qué número, eso no se lo voy a preguntar— y no habrá dificultad alguna en tener un diálogo claro y sincero entre nosotros.

El señor **PRESIDENTE**: En el turno segundo de este tipo de comparencias, corresponde también hablar a los grupos parlamentarios que no sean solicitantes de la comparencia.

Ha pedido la palabra el señor Ortiz, en nombre del Grupo Parlamentario Popular. La tiene usted, señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Apenas un minuto.

Quería simplemente poner sobre la mesa de la Comisión el apoyo y la solidaridad de mi grupo al director general de Correos y Telégrafos, a su ejecutoria, que es lo importante. También quiero celebrar la especie de matización-rectificación que ha hecho el señor Torres Sahuquillo, por la que le felicito. No le puedo felicitar por lo que ha llamado técnica de provocación de una información, que no me parece, señor Torres Sahuquillo, particularmente afortunada.

Como he dicho, quiero manifestar, sobre todo, mi apoyo y mi solidaridad a la ejecutoria de la entidad empresarial Correos y Telégrafos, por tres cosas que se han puesto en evidencia en la precisa, clara, seria y contundente respuesta del señor Esteruelas: porque se mantiene y se mejora la calidad, porque se mantiene y se mejora la cuota de mercado y, lo que es más importante desde el punto de vista presupuestario, porque se reduce el coste de la entidad empresarial Correos y Telégrafos para el Tesoro público.

El señor **PRESIDENTE**: Para concluir esta comparecencia, le damos la palabra al señor Esteruelas.

El señor **CONSEJERO DIRECTOR GENERAL DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL CORREOS Y TELÉGRAFOS** (Esteruelas Hernández): En primer lugar, quiero agradecer el apoyo del Grupo Parlamentario Popular, porque siempre viene bien recibir apoyos.

En segundo lugar, respecto a la intervención del señor Sahuquillo, aunque sea a costa del pareado, creo, señor Sahuquillo, que usted me ha hecho a mí parecer un pardiño, porque, como usted mismo reconocía, usted estaba provocando una respuesta por mi parte, de una persona que no está ducha en estos lances, y para ello usted ha hecho uso, digamos, de unos argumentos un tanto arteros, y perdóneme usted que emplee esa expresión, porque una cosa es que usted me diga: Estamos preocupados por lo que usted pretende en el fondo, y lo que pretende el Gobierno, que es privatizar Correos, y me saque usted un artículo en el periódico, o que me diga usted, a ítem más: Aquí hay unas declaraciones que abundan en esa línea, sin que al hacer esa exposición hubiese usted terminado. No doy por supuesto que estas declaraciones las ha hecho usted, o le agradecería que usted me las corrigiese, pero no me las atribuya de antemano, como usted me las ha atribuido, para provocar una respuesta. En el segundo caso, nada le hubiese a usted costado decir: Estas declaraciones las hace el señor Sayagués. Por lo tanto, yo me he sentido, digamos, hasta cierto punto, al oír su contestación, un poco juguete de su capacidad dialéctica y realmente ese es un campo en el que yo juego mal. Yo creía que mi presencia en esta Cámara era para contestar temas referentes al presupuesto para el año 2000 de Correos y Telégrafos.

Por ir muy rápidamente, si usted piensa que se debilita Correos por el mero hecho de que una sociedad filial de Correos al 50 por ciento, que se llama Cronopost, está sacando negocio del segmento urgente de Correos, ya le he dicho en mi exposición que el postal exprés está creciendo al 20 por ciento; además de lo que hayamos cedido a Cronopost, estamos creciendo al 20 por ciento. Entonces, lo que sí le digo es: No se preocupe usted. Si esa es su preocupación porque se debilite Correos, señor Sahuquillo, el urgente, el postal exprés está creciendo el 20 por ciento. Si me dice usted que otro motivo de su preocupación es el tema de los rurales, yo había preparado una presentación para el representante del Bloque Nacionalista Galego sobre los rurales, tema que es muy sensible en Galicia. Aproximadamente el 20 por ciento de los rurales de toda España están en Galicia.

Yo le diría que los datos que tengo aquí de las oficinas auxiliares y enlaces rurales referidos en este caso ya a todo Correos dicen lo siguiente: En el año 1998 Correos tenía 2.875 empleados rurales en toda España; en 1999 tenía 2.798 empleados que prestaban servicio en esas oficinas rurales. Además, dentro de la totalidad de los carteros rurales, en 1998 teníamos en Correos 9.373 carteros rurales y en 1999 tenemos 9.285. En ambos casos ve usted que hay una disminución, pero eso no le tiene que llevar a la conclusión de que se están debilitando Correos y Telégrafos porque da un peor servicio a las zonas rurales. Sin embargo, lo que estamos haciendo es una reorganización de los carteros rurales que supone emplearles a tiempo completo y dotarles de unos medios de transporte que les permita hacer unos recorridos, geográficamente hablando, más extensos. Lo que tiene que mirar Correos es el modelo de cartero rural para que el ciudadano español que vive en esas zonas rurales tenga el mejor servicio, pero eso no pasa por tener más carteros rurales, y es una de las asignaturas que tenemos que examinar en este momento y está encima de la mesa, porque tal como está concebido el servicio rural de Correos y Telégrafos actualmente, el mismo cartero rural que reparte, reparte unas horas porque otras, su domicilio, en la mayoría de los casos, permanece abierto para recibir la correspondencia de esas personas. Hay que separarlo, una cosa es la distribución y otra cosa es la admisión. El mero hecho de que hayan desaparecido no en la cantidad que usted dice, oficinas auxiliares y que hayan disminuido los carteros rurales no significa que el servicio en las zonas rurales sea peor.

Señor Torres Sahuquillo, no le puedo demostrar de ninguna manera más que con mi palabra, que en Correos no se está alterando la Ley 30 que usted menciona, y solamente tiene usted dos opciones o creerme o no, pero no tengo otro medio.

Respecto a charlar cuando quiera, estoy a su disposición y ninguna ocupación mía es prioritaria a atender la petición de un diputado de las Cortes Generales.

Comprobaré lo de Cepade y le daré la contestación.

No tengo muy claro si se refiere a que la consultora ha intervenido en el edificio que va a ser nuestra sede social en el futuro o que ha intervenido en alguna fase en la que se encuentra el centro que vamos a construir en Vallecas próximamente. La consultora a la que usted se ha referido trabaja con la constructora, que es la que hace el edificio, pero no tiene nada que ver ni ha intervenido ni le hemos pagado una sola peseta en nada de un proyecto que atañe exclusivamente a Correos y Telégrafos.

Cuando yo le digo que veo que sus preguntas tienen un marchamo de UGT es porque, sesión tras sesión, estas mismas preguntas a mí me han sido expuestas por el sindicato de UGT y yo las he contestado de la misma manera que se las he contestado a usted. Pero no hay peor sordo que el que no quiere oír. Yo le he dicho al señor Sayagués, por activa y por pasiva, cosas que luego él se encarga de desvirtuar. Y en todas estas preguntas que usted me hace en el fondo lo que subyace es un modelo de Correos que desde mi punto de vista está periclitado, y ahí si que le doy yo mi opinión, que responde a lo que yo jocosamente en alguna ocasión a Pepe Sayagués he definido como el bucle melancólico. Mire usted, señor Sahuquillo, no se puede pretender

tener un correo, que no olvide usted que tiene la obligación de prestar un servicio universal, en donde se confunda el derecho que tiene el ciudadano a recibir ese servicio con el privilegio que se quiere mantener de aquellos que trabajamos en el órgano que lo presta, que son dos cosas distintas. Lo que tiene que predominar es el derecho del ciudadano a recibir un buen servicio universal, y nunca el modelo de correo se tiene que acomodar a mantener unas situaciones que no tienen razón de ser, que fueron y que tenían su razón de ser en un pasado, pero que no la tienen en un mercado cada vez más liberalizado. Dé usted una vuelta por Europa y vea cómo los correos europeos se organizan. Ustedes saben por donde viene el viento. Aquí no vamos a hacer nada que nos distinga de los correos europeos porque vivimos en Europa, vivimos en la Unión Europea, y no sirve que nos traigan a colación, como su amigo Pepe Sayagués, lo que hace el correo norteamericano que tiene el monopolio mayor conocido en el mundo: el monopolio de los buzones. Nadie en Estados Unidos puede depositar un objeto en un buzón de un ciudadano americano excepto el correo americano. Pues ese es un modelo tan válido como otro, pero que tiene su razón de ser en Estados Unidos. En Europa, de la que nosotros formamos parte, la mayoría de los

países tienen unos correos que responden a unos modelos de gestión mucho más ágiles que los que tiene Correos en este momento. Creo que hacia ahí caminan los vientos de cambio que soplan en este momento en el mundo postal. ¿Cuánto tardaremos en llegar? Depende de lo hábiles que seamos aquellos que tenemos la responsabilidad de convencer a las personas que trabajan en Correos de que detrás del cambio no hay un peligro ni para su trabajo de manera inmediata, ni para su futuro a más largo plazo. En esa tarea estamos, pero en el fondo son dos modelos de concebir Correos completamente distintas. **(El señor Torres Sahuquillo, pide la palabra)**

El señor **PRESIDENTE**: No, señor Torres. Se ha acabado el debate.

Terminado el debate, agradecemos al señor Esteruelas su presencia en esta Comisión y todas las reflexiones y datos que nos ha facilitado.

Con esta comparecencia terminan todas las que estaban programadas para hoy. Por tanto, se suspende la sesión hasta mañana a las nueve de la mañana. Buenas noches

Eran las ocho y veinticinco minutos de la noche.

Edita: **Congreso de los Diputados**. C/. Floridablanca, s/n. 28071 Madrid
Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional**. B.O.E.
Avda. Manoteras, 54. 28050 Madrid. Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: M. 12.580 - 1961