



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1999

VI Legislatura

Núm. 768

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. MANUEL NÚÑEZ PÉREZ

Sesión núm. 68

celebrada el jueves, 7 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 (Continuación). (Número de expediente 121/000186.)

Página

22686

Se abre la sesión a las nueve 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 SECRETARIO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES (VILALTA GONZÁLEZ). A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 212/002199), GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA (Número de expediente 212/002259), GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/002299) Y GRUPO MIXTO (Números de expedientes 212/002151, 212/002162 Y 212/002275).**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días. Reanudamos los trabajos de esta Comisión para seguir tramitando las comparecencias de los Presupuestos Generales del Estado del año 2000.

Está con nosotros, y le damos la más cordial bienvenida y agradecemos su presencia, el secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes, excelentísimo señor don Albert Vilalta González, a quien hay que agradecerle, además, el esfuerzo que ha tenido que hacer porque ha estado en Bruselas en el Consejo de Ministros y ha hecho todo lo posible y lo imposible para cumplir con su cometido y atender a los grupos parlamentarios. Doble agradecimiento, por lo tanto, señor secretario de Estado.

Han presentado solicitudes de comparecencias cuatro grupos, Grupo Parlamentario Socialista, Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, Grupo Parlamentario Popular y Grupo Parlamentario Mixto. Vamos a empezar, como es costumbre, de mayor a menor. El Grupo Parlamentario Socialista dividirá su intervención en dos, la primera parte la va a llevar el señor Segura al que le damos la palabra.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Bienvenido, señor secretario de Estado.

Este interviniente por el Grupo Parlamentario Socialista se va a referir a programas recogidos en el anteproyecto de la Ley de Presupuestos Generales del Estado en lo que a su departamento se refiere, y específicamente a materias competenciales de dos direcciones generales que dependen de usted: Dirección General de Marina Mercante y Dirección General de Aviación Civil. Hay dos programas, el 514.A, seguridad del tráfico marítimo y vigilancia costera, y el 514.D, subvenciones y apoyos al transporte marítimo. Ambos programas dependen de la Dirección General de Marina Mercante y a ellos me voy a referir en primer lugar.

Estos dos programas causan en este interviniente, esencialmente el primero, el 514.A, seguridad del tráfico marítimo y vigilancia costera, una importante decepción. En consecuencia, dada la escasez de información derivada de sus contenidos, le formularé una serie de preguntas. Res-

pecto al programa 514.A, seguridad del tráfico marítimo y vigilancia costera, no podemos olvidar que se trata del equipamiento de los fondos que se aportan para el mantenimiento del Plan nacional de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación, vinculados al salvamento de la vida humana en la mar y la lucha contra la contaminación en un país eminentemente ribereño como el nuestro, con archipiélagos, como las Baleares y Canarias, con ciudades singulares, como son Ceuta y Melilla y con tráficos tan intensos como los derivados del Estrecho entre Algeciras y Ceuta, y Almería-Nador o Almería-Melilla, en fin, los tráficos de esa proa de la Unión Europea que es el sur peninsular español con los países del Magreb.

En cuanto al equipamiento que se aporta a la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo —Sasemar—, que se creo en la Ley de Puertos del Estado del año 1992, es un equipamiento respecto del cual nosotros hemos manifestado, ante comparecencias del director general de Marina Mercante y presidente ejecutivo de Sasemar, nuestra insatisfacción. Ciertamente es que hasta estos momentos hemos tenido la suerte de que no se han producido accidentes relevantes, y ojalá continuemos así, pero creemos que el equipamiento de que dispone la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo es un equipamiento misérrimo para las necesidades que se derivan de una intensidad de tráfico casi sin paralelismo en otro país europeo. No nos olvidemos de que los graneleros sólidos, líquidos, de ferrys de transporte de pasaje, de transporte de carga en general por el Estrecho rebasa los cien mil barcos al año y en el resto de nuestras costas son innumerables las embarcaciones de naturaleza deportiva que se matriculan en los diferentes puertos, motos acuáticas, actividad deportiva que crece exponencialmente, y los tráficos en el litoral del Mediterráneo. Y si hacemos referencia al Atlántico y a las regiones archipiélagicas, son espectaculares.

Nosotros le solicitamos información detallada —y si ahora no nos la puede dar esperamos que en los próximos días lo haga por escrito—, en primer lugar, sobre la situación del equipamiento de remolcadores de altura. Creemos que se ha producido un gravísimo error en la disminución de remolcadores de altura para prestar servicio ante emergencias en alta mar. De diez remolcadores de altura que tenían los planes anteriores se ha reducido a cinco en los distintos puntos del litoral. Se han llevado a cabo actuaciones contractuales con empresas que disponen de remolcadores de bajura en los puertos, remolcadores dedicados esencialmente a las operaciones de atraque y desatraque de buques, elementos auxiliares en los atraques de los buques que no disponen de los equipamientos adecuados para, en el caso de una emergencia, lanzarse —y me expreso en terminología marinera— a la mar a auxiliar a los remolcadores de altura. Hay una indignación colectiva entre los profesionales del mar, y yo me precocio de estar afectivamente muy vinculado a aquellos que se ganan la vida a bordo de los buques españoles, no solamente de oficiales de la Marina Mercante española, sino de los tripulantes de los diferentes niveles, y queremos hacer una llamada de atención, que la ha hecho también la propia Organización de Consumidores Españoles. Está en la prensa y está en los tribunales una denuncia que la Organización de Consumidores Españoles ha hecho a la Dirección General de la Marina Mercante

como consecuencia de incumplimientos en lo que a materia de equipamiento en seguridad llevan a bordo los ferrys, por ejemplo. Casualmente, se considera que la naviera Pitra y la naviera Humafisa, de titularidad de la familia Matutes, del actual ministro de Asuntos Exteriores, incumplen flagrantemente las normas de seguridad en lo que a compartimentación en bodegas se refiere en buques como el Isla Pitiusa, el Isla de Ibiza, etc., que prestan servicio entre Denia y San Antonio de Portmany o entre distintos puntos del archipiélago balear. Está denunciado en la prensa y la Dirección General de Marina Mercante no ha acudido a desmentir estos datos porque no puede hacerlo.

A raíz del accidente del Estonia, hace varios años, la Unión Europea adoptó una serie de medidas que todos los países tenemos la obligación de cumplir y que la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo tiene la obligación de cumplir. En consecuencia, le pedimos, en primer lugar, un estudio comparativo en lo que a equipamiento de remolcadores de altura se refiere de cara al auxilio a embarcaciones que se encuentren en situación de emergencia y la lucha contra la contaminación de nuestro litoral, ya que son miles los petroleros que pasan por nuestras costas.

En segundo lugar, un estudio comparativo de los tres últimos años, de 1998, 1999 y naturalmente del proyecto del 2000, dentro del vigente Plan nacional de salvamento marítimo con cuyos contenidos no nos identificamos y hemos criticado.

En tercer lugar, listado de buques de pasaje registrados en puertos españoles de navieras españolas que cumplan los requisitos exigidos por la normativa que la Unión Europea elaboró a raíz de ese accidente célebre, simbólico, en la triste historia de la marina mercante mundial, del Estonia. No recuerdo en estos momentos el número de la directiva comunitaria, pero es suficientemente conocida.

En cuarto lugar, cuáles son las razones por las que no se ha producido el desarrollo del cuerpo especial de marina civil, cuya creación recoge la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y en qué fase se encuentra la creación de ese cuerpo, que es muy importante y que está vinculado a la, digamos entrecomilladamente, «civilización de la marina mercante española», es decir, la dotación de personal de las capitanías marítimas y de las distintas autoridades marítimas.

En quinto lugar, relación, lo más detallada posible, de actuaciones que haya llevado la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo ante emergencias de ayudas en la mar y de toda índole a lo largo de 1999 y una valoración de su departamento por lo que se refiere a ese equipamiento.

En sexto lugar, le pediríamos toda la información posible con respecto a las previsiones, en lo que a tráfico de pasajeros se refiere, entre puntos del litoral español que son cubiertos actualmente por la compañía Trasmediterránea, que percibe al año novecientos y pico millones de pesetas del Estado español como consecuencia de un concurso que se abrió a finales de diciembre de 1997 y que entró en vigor a comienzos de 1998.

De las restantes partidas presupuestarias de esa Dirección General, de la 514.D, ni el más mínimo comentario a efectos de ganar tiempo por cuanto es algo que está regulado, la subvención del 33 por ciento del coste del billete de los pasajeros que residen en islas o en Ceuta y Melilla para

desplazarse al punto peninsular más próximo, es decir, desde Santa Cruz de Tenerife o Las Palmas de Gran Canaria a Cádiz, o desde Baleares y los tráficos interinsulares. Está regulado por las leyes fiscales especiales de esas comunidades, en consecuencia, se trata del cumplimiento de una normativa.

Pasamos a otro asunto, al que dedicaré cuatro minutos si tiene el señor presidente la bondad. Me impongo esa disciplina.

El señor **PRESIDENTE**: Se lo vamos a creer.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Los dos programas siguientes dependen de la Dirección General de Aviación Civil, pero que conste, señor secretario de Estado, que estas preguntas las presentaremos esta misma mañana en el registro, por lo que hay tiempo suficiente para dar la información detallada.

El fracaso, señor secretario de Estado, de la Dirección General de Aviación Civil del Estado español es de colosales dimensiones, y eso lo saben millones de ciudadanos españoles, que son usuarios de los aeropuertos, que son transportados por aeronaves registradas en España o de otros países que hacen uso de nuestros aeropuertos, y el propio ministro de Fomento lo ha reconocido públicamente. Los dos programas a los que hacía referencia son el 515.B, regulación y supervisión de la aviación civil, y el 515.D, subvenciones y apoyo al transporte aéreo. En el 515.D —al igual que le dije del 514.D, está regulado por ley la subvención del 33 por ciento— hay un incremento muy poco relevante, de ciento y pico millones más, siendo alrededor de 3.000 millones los que se consignan para el cumplimiento de una norma derivada de la Constitución española, es decir, el reconocimiento de la insularidad y el pago del 33 por ciento del coste del billete de ciudadanos que residen en Baleares o en Canarias y que se desplazan a la Península, fundamentalmente a la capital del Estado español, a Madrid; igual ocurre en el tráfico aéreo de Melilla con la Península y naturalmente cuando existen líneas de helicóptero desde Ceuta a Jerez de la Frontera o a cualquier otro punto. Es el cumplimiento de una norma y no tiene mayor relevancia.

Me centraré en el 515.B, regulación y supervisión de la aviación civil. De la lectura del contenido se deduce que es una norma que, año tras año, sistemáticamente se recoge: las funciones que desempeña la Dirección General de Aviación Civil, con una escasez de personal excepcional, con muy pocos contenidos y en una rutina, donde aparecen certificados y aprobaciones de productos, inspecciones y pruebas de vuelos realizados, etc.

El tema esencial, señor secretario de Estado, porque usted es secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes, es la inexistencia de una política de transportes, y de la lectura del contenido de estos programas se deriva que continuaremos —afortunadamente no seguirán gobernando, a pesar de la ilusión que tienen— con este proyecto de presupuestos, sin la existencia de una política de transportes a lo largo del año 2000. Naturalmente que le daremos un rotundo golpe de timón cuando gobernemos nosotros a partir del próximo mes de marzo.

Es espectacular que el propio ministro de Fomento haga declaraciones públicas relativas a la ley del año 1960,

reguladora de toda la aeronáutica nacional, transcurridos cuarenta años y a pesar de un acuerdo por unanimidad del Pleno del Congreso de los Diputados hace dos años, instando al Gobierno a que en el plazo de un año, que ya se ha rebasado con otros doce meses más, se presente toda una nueva ley que regule la aeronáutica española. Y nos encontramos con que en la ley de acompañamiento, que no es motivo de motivo de esta comparecencia —se verá en la Comisión de Economía—, traen modificaciones de la ley del año 1960 en lo que se refiere a seguridad en vuelos, a edades de los pilotos, en lo que se refiere a toda una serie de componentes (contaminación acústica, contaminación derivada de los residuos derivados también de la combustión de las aeronaves, etc.), que son funciones propias de esa Dirección General de Aviación Civil, y en lugar de traer un proyecto de ley nuevo y reglamentos que lo desarrollen vienen con auténticas chapuzas legislativas, modificando artículos de una ley del año 1960 porque, reitero, no se atreven a traer una nueva. De esa nueva se derivarían infinidad de actuaciones modernizadoras en lo que a normativa se refiere que tendrían que ser desarrolladas por personal de la Dirección General de Aviación Civil, que está en cuadro, y que daría origen a numerosos programas que tendrían que venir en este proyecto de Presupuestos Generales del Estado.

En consecuencia, nosotros le vamos a presentar un número nada desdeñable de preguntas vinculadas a esa Dirección General de Aviación Civil en temas muy relevantes para el Estado español, como pueden ser los trabajos que realiza la debilitada comisión de seguimiento de accidentes de aeronaves, porque, señor secretario de Estado, tenemos la responsabilidad de defender los intereses de los profesionales y de los ciudadanos. No nos olvidemos de la cantidad de accidentes de helicópteros que ha habido este año y de la necesidad de que esa Dirección General dé la talla.

Haremos las preguntas por escrito.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, mi indican que además de su intervención, a la que ha dedicado mucho más tiempo del que corresponde a un grupo parlamentario, tendremos la del señor Caldera y la del señor Torres. Ruego brevedad; el señor Caldera tendrá que hacer una intervención más ajustada al objeto de la comparecencia que la que hemos oído. Se trata de pedir información sobre los Presupuestos Generales del Estado para el año 2000.

Señor Caldera, tiene la palabra.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Señor presidente, procuraré sintetizar al máximo.

Buenos días, señor Vilalta, le agradezco su presencia. Como sabe, a lo largo de esta legislatura, y aunque ahora hablamos de los presupuestos del año 2000, mi grupo parlamentario y otros de la Cámara nos hemos venido esforzando por alcanzar un acuerdo —no lo hemos conseguido— para discutir, desde el punto de vista de la planificación, el futuro de nuestro sistema de transportes, de las redes tanto viarias como de ferrocarril.

Estamos dolorosamente hartos de que el Parlamento sea excluido de ese debate. Ayer tuvimos la oportunidad de comprobarlo con el presidente del GIF. Se nos comunicó

que el Gobierno tenía un plan sectorial, de prioridades, o un programa de inversiones en ferrocarril que tenía como objetivo unir todas las capitales de provincia con Madrid en unas cuatro horas y con Barcelona en seis y media o siete. Dicho así, puede parecer razonable, pero le preguntaba yo al señor presidente del GIF, y por supuesto a usted que tiene más autoridad política en el ministerio, si no le parecía oportuno que discutamos aquí ese programa. Tendremos que saber sobre el futuro de nuestra red ferroviaria; qué tipo de inversiones se harán en alta velocidad, cuáles en velocidad alta, cuáles en modernización de líneas, cuál es el futuro en definitiva. Me gustaría que usted nos dijera si podemos discutirlo aquí, si el Gobierno se compromete a traer una propuesta de discusión a esta Cámara. Ya es muy tarde; se lo hemos venido pidiendo durante mucho tiempo y seguimos pidiéndolo al final de la legislatura, aunque hay más dificultades.

Ayer exhibía yo que en el parlamento de papel sí se discuten sus planes. Creo que ustedes filtran cosas interesadamente; a «Cinco Días» le filtran un plan sobre el desarrollo de la red de alta velocidad, una semana después sale otro completamente distinto en otro diario económico, ayer el presidente del GIF nos dio otras ideas, en fin, lo que queremos, señor secretario de Estado es que se discutan aquí y que nos hable un poco del diseño de futuro de la red ferroviaria —especialmente de la de alta velocidad— y del compromiso de debate en este Parlamento.

En segundo lugar, le quiero preguntar cuánto crece la inversión en términos del capítulo 6 —inversiones reales— del Ministerio de Fomento; se lo digo porque estamos un poco confundidos. Cuando el ministro de Economía presentó los presupuestos argumentó públicamente que la subida en términos de inversión para el Estado, sus organismos autónomos y entes públicos era del 7,7 por ciento con carácter general y la del Ministerio de Fomento del 9 por ciento aproximadamente. Quince días después, magia potagia, el ministro de Fomento afirmó —aquí tengo el titular de la noticia— que aumentará un 49 por ciento la inversión en infraestructuras en el año 2000, hasta 1,382 billones. Hay una gran diferencia del 9 por ciento de Rodrigo Rato, obtenido de la presentación del Libro Amarillo de los Presupuestos Generales del Estado, al 49 por ciento, no sé si alguien se ha confundido, pero me gustaría saber cuánto crece, cuáles son las cantidades que se imputan y cuál va a ser el esfuerzo inversor en infraestructuras en términos de PIB. Sabe usted perfectamente que ese es el dato determinante, no las cifras: Vamos a invertir 7 billones en los próximos veinticinco años, o catorce o siete años. Invierten billones en cantidad y eso no es lo determinante; lo determinante es la inversión respecto al conjunto de la riqueza.

A pesar de la propaganda que ustedes hacen —es lógico que todo Gobierno quiera aprovecharse de ella—, en la página 33 del librito amarillo de presentación del proyecto de Presupuestos Generales del Estado presentan ustedes un cuadro que habla de la evolución de la inversión del sector público estatal. Fíjese qué sorpresa: en el año 2000, con estas inversiones tan fantásticas y estos incrementos tan extraordinarios, el esfuerzo total inversor del sector público estatal ascenderá al 3,37 por ciento del PIB —librito suyo—. Nos vamos a la serie y, en el año 1994 —compare

usted el año 1994 con el 2000: 1994, grave crisis económica; 2000, ciclo alto, momento expansivo del ciclo económico— el esfuerzo total inversor en el sector público estatal fue del 3,39 por ciento del PIB, mayor que la del año que viene. A ver si, al menos, se reconoce el fundamento de nuestra denuncia; aquí está, no pida usted más datos, supongo que éste será cierto, salvo que ahora saquen de la chistera un dato nuevo. Se invierte poco, se invierte menos que en el pasado en porcentaje de la riqueza y, además, las inversiones son totalmente decididas sin que participe el Parlamento en su planificación y usted sabe que en infraestructuras la planificación es evidente.

Si quiere más datos para corroborar lo que estoy diciendo, aquí tengo el informe mensual de junio de 1999 de la Caixa, donde se hace un análisis del proceso inversor en términos de esfuerzo del sector público estatal y la caída es extraordinaria, desde el 5 por ciento del año 1990, al 3,9 en el año 1994 —la Caixa lo consideraba un poquito superior al dato que le daba el Gobierno— y al 3,7 que ustedes dicen que van a invertir en el próximo ejercicio. Quiero que me explique usted cuál es de verdad el aumento de la inversión.

El señor ministro hizo una afirmación bastante curiosa el día que habló del incremento del 49 por ciento. Destacó que este presupuesto está muy próximo a alcanzar los niveles de inversión que se registraron en España con motivo de las olimpiadas y Expo 92, que constituyó el año récord de inversión en infraestructuras. Yo creía que aquellas inversiones habían sido dilapidadas, según decía el Partido Popular en aquel momento, que las criticaba de forma frontal; ahora parece que se asocian al indudable éxito de aquel esfuerzo, que no fue de un gobierno, fue de toda la sociedad española. Ustedes tienden a asumir políticamente el éxito de gestión sólo como un resultado gubernamental y nosotros preferimos hacerlo como el resultado del esfuerzo de la sociedad española. En el año 1992, el esfuerzo de inversión, según la Caixa —repito— no según mis datos, fue del 4 por ciento del PIB y ustedes están casi medio punto por debajo en el año 2000, diciendo que incrementan muchísimo la inversión.

Me gustaría saber también su valoración sobre la ejecución presupuestaria. Ayer el subsecretario nos daba unos datos de proyección de final de ejercicio. Por más que valoro los datos actuales que nos van llegando, me parece que, tanto en términos de obligaciones reconocidas como de pagos realizados, el grado de ejecución de su ministerio está muy por debajo de la media del resto de los ministerios, siendo un ministerio inversor; creo que eso afecta a la eficacia en su gestión, por tanto, he de decir, con los datos que tengo que su ministerio es poco eficaz.

¿Cuánto se va a invertir de verdad en ferrocarril en el año 2000? Eso es lo que nos gustaría saber. ¿Cuánta inversión corresponde a recursos nuevos? Si cogemos la sección 17 del presupuesto, la aportación que dirige su Secretaría de Estado, es verdad que el incremento hasta 60.000 millones, desde 48.000 del ejercicio 1999, es relativamente importante, pero le recuerdo que en el año 1996, cuando llegaron ustedes al Gobierno, la inversión fue de 67.000 millones.

Es verdad que la inversión da un salto muy importante en el GIF, el único lugar en que da un salto importante. Tenemos dudas de que el GIF sea capaz de gestionar el

conjunto de sus recursos porque no lo ha hecho en años anteriores; tiene ocioso un volumen importantísimo de centenares de miles de millones de pesetas en inmovilizado financiero. Dudo de que la inversión se pueda incrementar en un 130 por ciento este año, como dicen ustedes. En todo caso, quiero saber cuáles son nuevos recursos porque hacen el mismo esfuerzo de aportación que el año pasado, 100.000 millones.

Por cierto, recordará usted que me dijo aquí que era el último año de capítulo 8, de aportación al GIF; eso lo dijo usted aquí el año pasado en las comparecencias, señor Vilalta. Sin embargo, el año que viene hay otra aportación de capítulo 8 y, según los planes que hemos podido leer en el parlamento de papel, se va a mantener la aportación de 100.000 millones durante siete años. Me parece razonable, no lo discuto, siempre que se puedan gestionar correctamente los recursos; pero usted dijo textualmente que era el último año de aportación al GIF vía capítulo 8. Yo le pregunto si cree que las inversiones en ferrocarril son equilibradas, si responden a criterios de solidaridad territorial, si es equilibrado con respecto al resto de las inversiones que de un gasto de 240.000 millones previstos por el GIF más del 90 por ciento se destinan a una sola infraestructura, que es el AVE Madrid-Barcelona; por supuesto que esa infraestructura es absolutamente necesaria, y no estoy criticando la inversión en la misma.

Querría saber, por ejemplo, qué previsiones hay con la Y vasca —ayer no nos lo dijo el presidente del GIF—, con la variante de Pajares —que no la vemos por ningún sitio—, con el Córdoba-Málaga y con la variante norte, la variante de Guadarrama. ¿Qué le parece a usted la propuesta del túnel del Pardo? Me gustaría saber si es razonable, en términos de tramitación administrativa, que, después de haber suspendido un estudio informativo que inició Renfe, por los desencuentros de su Gobierno con la Comunidad de Madrid, después de sacar a concurso restringido la construcción del túnel de Guadarrama con cuatro variables, con cuatro posibles itinerarios, ahora aparezca en el escenario uno nuevo, si ello implicaría la anulación de toda la tramitación administrativa anterior —yo así lo interpreto— y, en todo caso, por qué se dice que es más barato. Hoy hay noticias en medios de comunicación y todo el mundo coincide en que no sería más barato el túnel del Pardo que el túnel de Guadarrama, pero en todo caso ¿qué piensa sobre ello? Porque supongo que coincidirá conmigo en que esa sí es una inversión indispensable para el futuro del noroeste peninsular, para el futuro del ferrocarril, no sólo para la red de alta velocidad, sino también, desde el punto de vista de las conexiones troncales, para la red convencional.

¿Cómo es posible que con tantos recursos —fíjese el desequilibrio al que yo hacía referencia—, con una inversión de 250.000 millones en el GIF, partidas como, por ejemplo, la renovación de vías, en la sección 17, caigan de 4.374 millones en 1999 a 4.011 millones? Yo creo que no se pueden comparar estos datos. La renovación de vías afecta al ferrocarril convencional, y hay una enorme necesidad en su modernización, adecuación y mejora. O, por ejemplo los pasos a nivel, que pasan de 2.500 millones a la fantástica cantidad de 1.933. En Madrid se destinan 25 millones. ¿Usted cree que con 25 millones eliminamos un paso a nivel, o nos llega para poner el cartel anunciador, que eso se

les da de maravilla como tarea de propaganda, diciendo que van a quitar esos pasos a nivel en el año 2050? De verdad que me parece que esto es muy preocupante, una red que parece avanza a una velocidad muy importante, con impresionantes inversiones, la red de alta velocidad, y un resto de ferrocarril convencional que se muere por obsolescencia y por ausencia de recursos que ustedes no dotan.

¿Qué pasa con el contrato-programa? Se lo preguntamos ayer al presidente de Renfe. El año pasado se garantizó aquí que en 1999 estaría firmado, se nos dice que lo estará en unos días, y yo le pido que al menos nos envíe a esta Cámara por escrito, por favor, el texto del borrador, y le voy a pedir la comparecencia de nuevo, porque me da la impresión de que desde la suya anterior hasta este momento ha habido importantes cambios, que nosotros apreciamos como incapacidad para definir el modelo ferroviario de futuro. Si este contrato-programa sólo va a tener una vigencia de dos años, 1999 y 2000, y ya está hecho el presupuesto del 2000, es bastante inútil. Nosotros creemos que lo que hay que definir es el modelo de empresa ferroviaria con respecto a Renfe para un desarrollo acorde con la normativa comunitaria y con los riesgos —riesgos positivos, creo yo, pero riesgos en todo caso— de separación de gestión de infraestructuras y operación de trenes.

Si usted sigue defendiendo el hecho de que tiene que haber dos redes distintas, una de alta velocidad y otra de carácter convencional, porque esa fue su propuesta original —yo me alegraría muchísimo, y creo que la mayoría de los partidos de la oposición, de que no fuera así—, ¿quién va a ser el gestor de toda la red? ¿Va a ser sólo el GIF? Nosotros estamos de acuerdo con esa posición, pero nos lo tienen ustedes que aclarar. ¿Cómo se va a desarrollar la operación, la explotación de la red? Nos gustaría que nos dijera usted algo, porque al menos lo que ha trascendido públicamente del actual borrador es que todo se deja, en cuanto a definición de la red, gestión y explotación, al trabajo de una comisión de carácter técnico en los próximos cuatro años. Yo creo que no se puede esperar tanto tiempo, y esta es una decisión de altísimo nivel político.

Tercera pregunta —y prácticamente voy acabando, señor presidente—, el método alemán. ¿Se acuerda usted del debate que tuvimos el año pasado? En el año 1999 se suspendió, después de que se filtrara que el ministro llegó a decir que el método alemán era un desastre para los intereses del país, y a pesar del incienso que derramaron ustedes a espaldas sobre este sistema de financiación de la obra pública. Yo se lo dije el año pasado y usted me replicó que es muy buen sistema y se suspendía temporalmente, que el año que viene volvería a funcionar, y qué casualidad que la Ley General de Presupuestos suspende de nuevo —y supongo que estará usted de acuerdo, no recuerdo el artículo, pero lo he visto en la Ley General de Presupuestos— su vigencia en el año 2000. ¿Por qué? Yo creo que es porque hemos asumido una carga financiera de tal naturaleza, un coste tan superior al desarrollo de la obra pública directamente por el Estado o con cargo a sus recursos o a deuda admitida por el propio Estado, que ustedes se han visto obligados de nuevo a suspender la vigencia del método alemán, eso sí, con un encarecimiento importantísimo de la obra pública que han adjudicado por este sistema. Por tanto, quiero saber cuál es su opinión.

En carreteras —una visión rápida—, analizando los programas 513.D y 513.E, se encuentran datos significativos. Parece que la subida es de un siete y pico por ciento en inversión en carreteras, teniendo en cuenta que el PIB nominal crecerá un 6, por lo que la inversión sube razonablemente, pero poco, desde luego no se recuperan los niveles anteriores. Por ejemplo, un detalle, para autovías, que es siempre la inversión estrella de un programa de carreteras, hay menos dinero en términos reales en el año 2000 que en 1999; es verdad que la inversión sube de 192.000 a 194.000 millones, pero ustedes deflactan y la inversión es menor. Esto viene ocurriendo sistemáticamente desde que ustedes hacen presupuestos. De acuerdo con la memoria, sólo se inician 226 nuevos kilómetros de autovías, y repito que desde que gobiernan sistemáticamente viene cayendo este capítulo de inversión. Yo le pregunto por qué y cómo se casa ello con el anuncio —tengo que recurrir de nuevo a los medios de comunicación— de su ministro Arias Salgado, que ha anunciado inversiones en autovías por 5,5 billones de pesetas en seis años —diario del 5 de octubre—. Si ustedes van a invertir 5,5 billones de pesetas en seis años en autovías, ¿cómo es posible que en el año 2000 sólo inviertan 194.000 millones? Si dividimos 5,5 billones entre seis años, nos sale casi a un billón por año, a 900.000 millones por año. Sin embargo, el año 2000 —ustedes, como siempre avanzan que invertirán— la cosa se queda en 194.000 millones. ¿O es que en ese cómputo, señor Vilalta, se incluye el plan de autopistas de peaje? Es decir, en esos 5,5 billones que el ministro dice que se van a invertir, aparentemente de fondos públicos, ¿se incluyen las autopistas de peaje? Porque ya lo hizo el otro día, no pretenderán ustedes vendernos la moto, vulgarmente hablando, de que la inversión en autopistas de peaje, que lo hace un concesionario con capital privado y que pagamos los usuarios, es inversión pública, porque, si así lo hacemos, le recomiendo otra fórmula de presupuestar: incorporen ustedes las inversiones de la Unión Europea, de las comunidades autónomas y de los entes locales como inversiones del Ministerio de Fomento y verán que el crecimiento es del mil por cien. Ya digo, si hay 5,5 billones en los próximos seis años, ¿cómo es posible que la partida de autovías del próximo año sólo tenga 194.000 millones de pesetas y sólo se inicien 226 kilómetros nuevos?

Por último, le preguntaría por qué se modifica, señor Vilalta, la ley de autopistas del año 1972, de nuevo ampliando el objeto social de las concesionarias de autopistas y extendiendo el ámbito de influencia de las autopistas a las carreteras cercanas. ¿Qué quiere decir esto? ¿Se amplía el objeto social? ¿El objeto social, por tanto, le permite a una concesionaria de autopistas hacer obras de infraestructuras en el ámbito de influencia de la autopista? Yo quiero saber cuál es ese ámbito de influencia, porque pueden ser 500 kilómetros, 50 ó 40. ¿Qué sistema es éste? Porque yo supongo —se lo pregunto— que, si ustedes encomiendan al concesionario actual o futuro otras obras además de las de explotación de la autopista mediante el peaje, tendrán que darle una contrapartida, porque no va a hacer una inversión que no va a recuperar. ¿En qué va a consistir esa contrapartida? Yo me temo que sé en qué va a consistir, pero en todo caso se lo pregunto.

Finalmente, explíquenos la filosofía del dato más preocupante para nosotros en la ley de acompañamiento del ejercicio del 2000, que es el llamado nuevo contrato de gestión integral de autovías. ¿Ustedes pretenden privatizar la gestión de la red de autovías que se ha construido con el esfuerzo de todos los ciudadanos con capital exclusivamente público, con inversiones públicas obtenidas de impuestos? ¿Quieren ustedes trasladarlo en un contrato, que llega, según el artículo 40 y tantos de la ley de acompañamiento, hasta veinte años? Es decir, hacen un concurso y durante veinte años trasladan la gestión, privatizan la gestión de la red de autovías al que obtiene el concurso. Pero no sólo se trata del mantenimiento y gestión de la red de autovías, sino que se habla de explotación. Yo quiero saber qué significa el término explotación, y se habla de la reforma de la red de autovía, cómo se va a hacer y quién lo va a pagar, porque — con esto acabo definitivamente— díganme ustedes si son partidarios del peaje en sombra. El 13 de septiembre un diario publicaba: Fomento partidario del peaje tradicional frente al peaje en sombra. Pero a renglón seguido, en otro diario se decía tres días después que las autovías se convertirán en autopistas con peaje en sombra; Fomento subrogará la conservación de las autovías a empresas privadas por veinte años; las constructoras sacan oro de las autopistas —es un título de un diario no mío—; CiU no apoyará los presupuestos si se privatiza la conservación de las autovías (cosa de la que espero declaración del señor Pujol y que harán honor a lo largo de la tramitación parlamentaria y votarán a favor, supongo, de la enmienda de supresión que presentará el Grupo Socialista contra este nuevo contrato de gestión de autovías, que es una privatización de autovías, en mi opinión), y CiU amenaza con no votar los presupuestos del 2000 si se privatizan las autovías, etc. Queremos saber qué quieren hacer ustedes con la red de autovías, red de autovías financiada, como le he dicho, con dinero de todos los ciudadanos y con inversiones estrictamente públicas, si se pasa su explotación a manos de concesionarios mediante capital privado quién lo va a pagar y si a usted le parece que esta fórmula es correcta.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Parlamentario Socialista lleva en estos momentos consumidos cuarenta minutos. Creo que la Presidencia ha tenido comprensión más que suficiente para que expongan todos los problemas que tienen sustancia presupuestaria, incluso otros que no la tienen. Por lo tanto, le ruego al señor Torres Sahuquillo que en el tiempo más breve posible consuma el turno que ahora le doy.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Seré telegráfico. Señor Vilalta, bienvenido a la Comisión de Infraestructuras. Teniendo en cuenta que la línea férrea Sagunto-Teruel-Zaragoza-Huesca-Canfranc es la única línea férrea que existe en la Comunidad Autónoma de Aragón y que nos vertebra como comunidad; teniendo en cuenta que es la conexión lógica y natural entre el Mediterráneo español, los litorales de la Comunidad Valenciana y de la Comunidad Autónoma de Murcia con el norte español, País Vasco, Cantabria y también a través del Pirineo de Canfranc con el resto de Europa; teniendo en cuenta que esta línea tiene un nivel de conservación lamentable, está en un estado lamen-

table de abandono; teniendo en cuenta que se están produciendo constantes descarrilamientos de trenes con viajeros, que afortunadamente y ojalá siga siendo así cuando ocurra, no han producido ningún daño personal a nadie; teniendo en cuenta todos estos componentes y viendo que en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para el año 2000 no hay previsto, por lo menos que yo haya podido comprobar, ni una sola peseta de inversión en mejorar la infraestructura de esta línea férrea tan fundamental para la Comunidad Autónoma de Aragón y yo creo que para el conjunto del país, una línea que se puede calificar claramente de estratégica, le pregunto: ¿Puedo interpretar, señor Vilalta, que el año que viene el Ministerio de Fomento no tiene intención de invertir en esta línea ni una sola peseta en cuanto a intentar mejorar su infraestructura?

El señor **PRESIDENTE**: Ha solicitado también la comparecencia el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. Tiene la palabra el señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Muchas gracias, señor Vilalta por su comparecencia. Intentaré no repetir algunas de las cuestiones ya planteadas, aunque son inevitables. Nosotros hemos estudiado con atención estos presupuestos. Coincidimos en que no son unos presupuestos que relancen las inversiones en infraestructuras, entre otras cosas porque las carencias siguen siendo muy importantes y las dificultades de comunicación entre distintos territorios de nuestro país son todavía evidentes. Nos preocupa, por tanto, saber cuál es el horizonte de la política de comunicaciones, de infraestructuras que está planteando el Gobierno, porque, en nuestra opinión, se sigue insistiendo en el mismo error de siempre, es decir, en concentrar las inversiones en aquellas regiones que tienen ya económicamente una cierta ventaja sobre el resto y, por consiguiente, se pierde la oportunidad de impulsar la mejora de las comunicaciones con aquellas regiones que hoy en nuestro país desgraciadamente continúan a la cola de su desarrollo económico y con graves deficiencias en comunicación, entre otras cuestiones, sobre todo en el norte-noroeste, por la propia orografía y las dificultades que también supone el esfuerzo inversor que necesitan para resolver estas dificultades. Al mismo tiempo, nos asombra que después de cuatro años continuemos sin saber muy bien cuáles son las directrices reales de la planificación del Gobierno. Han perdido ustedes cuatro años. Ahora, nuevamente, cuando se acercan unas elecciones, empieza a haber síntomas de que se van a presentar determinados planes especialmente en el plan ferroviario y se empieza a hablar de inversiones millonarias para los próximos años. Nosotros mantenemos la misma posición de siempre, y es entender, primero, que hay que intentar evitar planes superpuestos y aislados unos de otros, es decir, un plan ferroviario por un lado, un plan de carreteras por otro, un plan de aeropuertos por otro, sin una visión intermodal y, por lo tanto, que equilibre los esfuerzos y que en aquellas zonas donde ya tengan más desarrolladas las infraestructuras de carreteras se complementen con infraestructuras ferroviarias y, a la inversa, donde tengan déficit ferroviario se impulse más sobre la carretera.

Nos tememos que estamos en el mismo discurso de siempre. Ahora es lógico, están las elecciones a la puerta, y es fácil volver a hablar de planes de futuro, etc. Nosotros seguimos sosteniendo que por la dificultad que tienen estos planes, por los recursos ingentes que se requieren para llevarlos a cabo, son necesarios planes más estables, que sobrevivan a más de una legislatura y que, por lo tanto, sean discutidos en esta Cámara, que sean discutidos con las comunidades autónomas y que permitan sostenerlos después durante ocho, diez, incluso quince o veinte años, que se marquen las directrices y luego se vayan fijando las prioridades y las necesidades. Nos tememos que las cosas no van una vez más por ahí. Todavía en el mes de julio mi grupo presentó una propuesta, una interpelación con moción que quería fijar este debate e intentar, al menos en el tema ferroviario, tener una discusión serena y tranquila, alejada un poco de esta tentación de ir prometiendo en cada visita de un ministro a una comunidad autónoma o a una capital de provincia, a todos, que el AVE llegará a todos los sitios en el 2006. Por consiguiente, para nosotros lo que cuenta realmente es lo que está cada año en los presupuestos porque lo demás no existe, forma parte de deseos, de la voluntad, de tendencias, de compromisos electorales en unos casos, en otros compromisos reales, pero lo que hay que analizar en esta Cámara en este momento, puesto que no ha habido posibilidad de establecer otro tipo de debate, es qué es lo que hay este año en la mesa para los distintos modos de transporte.

En nuestra opinión, una de las primeras cuestiones a tener en cuenta a la hora de planificar es ver cuál es la situación actual, la participación de cada modalidad en el transporte de mercancías y de viajeros e intentar corregir tendencias; es decir, en este momento el ferrocarril está por debajo del 5 por ciento en el transporte de mercancías en nuestro país cuando en Europa la media está superando el 20 por ciento en países como Francia, Inglaterra, etc., sin incluir, por ejemplo, otros como Suiza, que plantean restricciones al tráfico de mercancías por carretera serias y cubrir un transporte mayor por ferrocarril. Pero aquí seguimos al tran tran, incrementando un uno por ciento sobre el año anterior las inversiones, etc. y eso sí, con una apuesta en una infraestructura que ustedes consideran fundamental y que a mí me parece importante, siempre y cuando no detraiga recursos a las demás, que es la alta velocidad, es decir, el único esfuerzo real importante existente —y se ha dicho— es agilizar la construcción del Madrid-Barcelona. Pues bien, nosotros no estaríamos preocupados si esto no fuera en detrimento del resto de la red, y lo ligo con algunas preguntas que le han hecho, o sea, parecen existir diferentes visiones del modelo, por ejemplo, de infraestructura ferroviaria y de su gestión. En nuestra opinión, este tipo de apuesta conduce no ya a dos redes ferroviarias, sino a tres, porque ahí está también Feve con muchas carencias, y conduce a un modelo de lo que yo llamo el metro intercidades que es tener Madrid-Barcelona, Barcelona-Valencia, en su día Valencia-Madrid, con la patita de Madrid-Sevilla-Málaga.

Por lo tanto, a nivel ferroviario parece que España termina en el Duero y continuaremos esperando que algún día lleguen al norte y al noroeste los efectos beneficiosos de esas inversiones anunciadas, extraoficialmente todavía,

para un futuro. En algo sí coincidimos, en que hay que hablar de tiempos de viaje y no de velocidad alta o alta velocidad, sino en función de las posibilidades orográficas y buscando el objetivo de hacer un ferrocarril competitivo que de alguna manera detraiga y rebaje la presión sobre la carretera, algo que será beneficioso para la seguridad de los usuarios, pero para ello no hay que hablar sólo de alta velocidad, sino de cómo se va a impulsar el tráfico de mercancías por ferrocarril para evitar, entre otras cosas, que tengamos que gastarnos todos los años más de 120.000 millones de pesetas sólo en conservación de autovías construidas recientemente.

Es de eso de lo que nos gustaría discutir con tranquilidad en un debate parlamentario serio y que las soluciones propuestas a futuro fueran en esa dirección. Pero, insisto, lo que vemos es lo contrario. Vemos una apuesta, una concentración entre Madrid y Barcelona. Se supone que los fondos europeos son para equilibrar a las naciones y sus regiones menos desarrolladas, pero en nuestro país dedicamos los fondos europeos a lo más desarrollado del mismo. Es verdad que Madrid es la periferia de Europa, pero también lo son Ferrol o Asturias. En nuestra opinión, también hay una perversión de la aplicación de fondos europeos, puesto que dentro de nuestro país hay desequilibrios muy importantes. Entre Madrid y Barcelona vamos a tener tren de alta velocidad, tren convencional, autopista (incluso de peaje) en su día, autopista normal, oleoducto, gasoducto, dos grandes aeropuertos, mientras que siguen existiendo graves desequilibrios entre el resto del país.

Al parecer ha habido tensiones en un intento de que el GIF, además de constructor de estos cuatro encargos que tiene el Gobierno, es decir, Madrid-Barcelona (ya consolidado como inversión); Madrid-Valladolid (que empieza a apuntar una inversión de 18.000 millones, con graves incógnitas sobre la variante de Guadarrama sobre el túnel y lo que va a pasar con la salida de Madrid), y ya tienen 3.000 millones para el Madrid-Valencia a pesar de que no ya ni siquiera estudios sino discusiones de por dónde va a pasar, si por Albacete o Cuenca, y otros 3.000 millones para el Málaga-Córdoba. Esta era la función que en principio tenía el GIF, pero ya se empieza a hablar de que este organismo haga algo más, como hacerse cargo de las infraestructuras ferroviarias. Esa es la primera cuestión, porque nosotros estaríamos absolutamente en contra de que el GIF se convierta en gestor de la infraestructura ferroviaria sólo de esos tramos de alta velocidad o de calidad, porque de nuevo le dejaríamos a Renfe el patito feo de tener que gestionar aquello más obsoleto, lo que tiene más carencias y más dificultades y que potencia, por tanto, indirectamente su propio endeudamiento.

Somos partidarios de una sola red ferroviaria, pero ustedes introducen una nueva dificultad. Ayer se anunció aquí formalmente que estaba decidido que el Madrid-Barcelona se construyera con ancho internacional o ancho europeo. Dicen que las razones son técnicas. Yo sigo diciendo que son razones exclusivamente políticas porque, en mi humilde opinión, después de haberse equivocado en el ancho Madrid-Sevilla, queda feo corregir ahora, era complicado. Van ha generar ustedes nuevos obstáculos o fronteras ferroviarias en nuestro país entre Madrid y Barcelona, con dificultades, por ejemplo, para el Valencia-Barcelona a partir

de Tarragona. Además, también van a construir en ancho europeo el Madrid-Valladolid, como se reconoció aquí.

Al norte, en principio, salvo los trenes Talgo que sí podrán hacerlo, no va a llegar ninguno más. Lógicamente, tienen una doble penalización: Tienen que perder un poquito de tiempo en el intercambio en Valladolid y las prestaciones no son iguales; si no, vayan ustedes al Madrid-Sevilla-Málaga y las prestaciones que hace Talgo en este momento entre Madrid y Málaga en el tramo de alta velocidad que es común con el de Madrid-Sevilla, comparen ustedes los tiempos con los trenes de alta velocidad que circulan en esa misma línea. Es una nueva dificultad que se va a originar y también hará reflexionar sobre cómo renovamos la vía desde Valladolid hacia Palencia, hacia Asturias o hacia Galicia, en qué ancho, qué dificultades genera. Por tanto, seguimos a la espera de que a lo mejor dentro de cuarenta años seamos capaces, ¡ojalá!, de haber cambiado el ancho de toda la red nacional. Porque técnicamente lo mejor es tener una red única con un solo ancho ferroviario, pero también sabemos que los estudios hechos en el año 1986 demostraban la dificultad económica que eso suponía, las fronteras que se generaban, la posible pérdida de tráfico mientras se levantaban las vías y todo lo que ello arrastraba. Sigo pensando que era más fácil haber hecho Barcelona-frontera francesa en ancho europeo si ustedes querían conectarse con Francia desde Barcelona, y haber hecho en ancho español el resto para evitar nuevas dificultades.

Usted sabe muy bien que, por ejemplo, de Madrid a París se va estupendamente en el Talgo-cama en nueve o diez horas, incluso esos tiempos son todavía mejorables, siendo nuestras comunicaciones de viajeros con Francia escasamente el 2-3 por ciento del tráfico de viajeros ferroviarios en este momento. Por tanto, la excusa de que es para unirnos a Europa no tiene sentido, además, cuando los tiempos de viaje también establecen el límite de la competencia. A partir de las cuatro horas, quien entra en funcionamiento es el avión, por eso ustedes van a hablar de tiempos de viaje entre capitales de provincia de cuatro horas, porque a partir de ahí el usuario tiene tendencia a utilizar el avión sobre aquellos viajeros que prefieren ir cómodamente durmiendo en un tren y no les importa o prefieren tardar ocho o nueve horas para dormir tranquilamente y llegar a París descansados. Por consiguiente, como excusa para viajeros no sirve.

Para mercancías tampoco sirve, porque salvo aquellas de alto valor añadido y poco peso, léase Correos y similares, paquetería pequeña, no es utilizable, y ustedes lo saben. No cometan el mismo error que en el Madrid-Sevilla, donde los folletos publicitarios anunciaban el doble uso de mercancías y viajeros entre las dos ciudades y lógicamente se impuso la realidad por una doble razón, una, porque no es posible trasladar grandes pesos sobre vías en algunos de cuyos tramos no se podrá circular a 300 kilómetros por hora por el deterioro y la falta de seguridad que produciría, y dos, porque ese tipo de infraestructura necesita, en general, para su mantenimiento, seis o siete horas diarias nocturnas a fin de asegurar la seguridad de sus propios tramos.

Si quieren, continúen ustedes por ahí. Lo que ocurre es que están ustedes construyendo un nuevo modelo de transporte que lo que tiene en el fondo de común con el ferrocarril es que va sobre raíles, pero que va a continuar provo-

cando dificultades a la red básica. Si no, apuesten de verdad por la red básica, inviertan ustedes en mejorarla y en intentar en sitios como Galicia o Asturias, donde nos conformamos con velocidades medias de 170 kilómetros por hora, tampoco queremos más, que consigamos llegar en un tiempo razonable, por ejemplo, Madrid-Gijón en tres horas y media o cuatro escasas, y automáticamente el usuario de transportes públicos por carretera o vehículos privados lo van a considerar competitivo porque en avión, entre que vamos a Barajas, nos bajamos, vamos a Gijón y nos bajamos y volvemos a nuestro pueblo tardamos tres horas y media.

También nos preocupa que se haya caído en el error de anunciar en todas las capitales de provincia significativas la alta velocidad, pero también en crear falsas expectativas en Asturias, por ejemplo con la variante de Pajares, sobre la que también le quería preguntar. En esta Cámara se aprobó en el año 1997 por ley —le puede parecer extraño pero fue así— que la variante de Pajares era prioritaria. Se han hecho los estudios, se ha hecho la información pública y ha terminado recientemente la fase de alegaciones, y vemos con asombro que así como en el Madrid-Valencia el GIF sí tiene el encargo, a pesar de no tener decidido ni por dónde va a pasar, de Pajares nadie sabe nada. El GIF reconoció ayer que no tenía ese encargo del Gobierno. Renfe dice que no sabe nada, que confía en que a la hora de la variante de Guadarrama entrará. Lo único que hay es que en los presupuestos de este año aparecen 250 millones en Asturias y otros 250 millones en León, y lo más preocupante es que en la previsión plurianual aparecen 500 millones para el año que viene y otros 500 para el siguiente. En nuestra opinión se está incumpliendo el compromiso adquirido en esta Cámara, que si alguna función o interés tenía esa iniciativa era precisamente superar que en el plan director anterior, primero no aparecía, después apareció pero de manera supeditada a que después de la variante de Guadarrama se iniciara la variante de Pajares y lo que se quería con esa iniciativa era darle la característica de equilibrarla y por tanto considerarla en el mismo nivel que la variante de Guadarrama y que por tanto debería de empezar siempre y cuando fuera sufriendo los distintos trámites y no supeditada o subordinada a la variante del Guadarrama. En nuestra opinión, y falta conocer la opinión del Ministerio en este tema, consideramos que Asturias y Castilla y León han sido burladas en esta infraestructura.

En carreteras pasa un poco lo mismo. Ha habido impulsos muy importantes en otras zonas de nuestro país. Ahora —hay que reconocérselo— parece que ustedes empiezan a trabajar en serio en el tramo Onzonilla-Benavente, que es una infraestructura imprescindible para comunicar por autovía Madrid con León, que además beneficiará indirectamente a todo el entorno, incluido Asturias, y que inexplicablemente ha ido quedando relegada. Sin embargo, vemos que, en lo que hace relación al frente atlántico, las inversiones van a un ritmo lento, y que lo único que parece avanzar, puesto que hay inversiones importantes, es el eje Cantabria y Oviedo-Gijón, pero después respecto a su continuidad hacia Galicia sólo hay incertidumbres y dudas muy importantes.

Por ejemplo, en Asturias es imprescindible abordar dos cuestiones fundamentales. Una de ellas es la circunvala-

ción de Avilés para evitar los 34 muertos que se ha cobrado hasta ahora. Ustedes se están gastando allí dinero de forma significativa, pero es imposible resolver ese problema con la vía rápida que se hizo en torno a Avilés. En nuestra opinión, y presentaremos una enmienda, hay que construir una vía entre Tamón y el aeropuerto de Asturias, que resolvería, en primer lugar, la comunicación con el aeropuerto y, al mismo tiempo, solucionaría la gravísima situación de seguridad que tiene esa vía rápida en torno a Avilés.

En cuanto a la autovía atlántica, saben ustedes que han trasladado a los fondos mineros el tramo Oviedo-Salas, pero no sabemos nada de la continuidad hacia Galicia que, en nuestra opinión, debe ir por el interior de Asturias y no por la costa. El Ministerio debería abordar Salas-Cornellana como primer paso para la continuidad por el interior, que además afectaría a una zona de Asturias muy importante, que es la interior, que está marginada.

En cuanto a Galicia, nos inclinamos por mantener la fachada atlántica hasta Ferrol, sin descartar una comunicación desde Ribadeo-Vegadeo hacia el interior de Galicia para acortar en forma triangular hacia la N-VI, pero, al mismo tiempo, no puede quedar marginada la fachada de la Mariña gallega. Por tanto, creemos que hay que definirse y establecer cuáles van a ser las prioridades en ese ámbito.

Seguimos insistiendo en que lo importante es que seamos capaces de traerlo a esta Cámara, y debatir y discutir con las comunidades autónomas por dónde van las infraestructuras y no continuar priorizando siempre a aquellos que más tienen.

El señor **PRESIDENTE**: Había solicitado también la comparecencia el Grupo Parlamentario Mixto, concretamente el Bloque Nacionalista Galego, pero el señor Rodríguez se ha disculpado por no poder estar presente para intervenir en esta comparecencia.

Por tanto, pasamos a la cuarta solicitud de comparecencia, presentada por el Grupo Parlamentario Popular, y a esos efectos le damos la palabra al señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Señor Vilalta, una vez más, bienvenido a esta Comisión.

Señor presidente, le voy a pedir que tenga el mismo grado de tolerancia que ha tenido con algunos otros portavoces no tanto en el tiempo —no tenga miedo, no voy a consumir tanto tiempo como el Grupo Parlamentario Socialista en una sola intervención—, sino en cuanto a rebasar la frontera de los temas estrictamente presupuestarios. Digo esto porque, yendo al fondo del debate de esta mañana, comprobamos que estamos en presencia de dos conceptos distintos de la política de infraestructuras y de transporte. Por un lado, hay un modelo que concibe la política de infraestructuras y de transporte al margen de la política económica, al margen de las cifras de déficit, al margen de la entrada o no de España en la Unión Europea, en el círculo de la convergencia. Y, por otra parte, hay un modelo que entiende que el protagonismo en materia de infraestructuras y de transporte debe ser absoluta y exclusivamente del sector público.

Para otro modelo, que es el modelo del Gobierno y obviamente del Grupo Parlamentario Popular, la política de fomento y de infraestructuras debe inscribirse en la polí-

tica económica, debe ser compatible con los objetivos de inflación, de déficit, de crecimiento, con un cuadro macroeconómico coherente y completo. Por otra parte, es lícito, legítimo, aconsejable, europeo y moderno apoyarse en una financiación no exclusivamente pública de las infraestructuras. Señor presidente, nos encontramos en presencia de este debate y este es el fondo de la cuestión.

Después se podrá apelar a la confusión en las cifras de los crecimientos de la inversión, se querrá apelar a debates en el parlamento de papel, se podrán hacer afirmaciones tan discutibles como que la oposición está harta de ser excluida del debate en materia de infraestructuras, cuando es obvio que pocos temas como la política de infraestructuras se han debatido más veces y con más profundidad en esta Comisión y en el Pleno. Pero en el fondo, señor presidente, lo que hay es una confrontación de dos modelos distintos, de dos maneras de entender la política de infraestructuras y de transportes. En esa línea es en la que yo le pedía licencia al principio para rebasar la frontera del tema estrictamente presupuestario.

Insisto en que es una confrontación de modelos. Cuando se tenían déficit presupuestarios del 7,5 por ciento del PIB, se podían presentar planes directores de infraestructuras absolutamente abstractos, vagos e inoperantes, sin temor a rebasar las cifras de déficit y abordando unos planteamientos de financiación absolutamente utópicos, por no decir inexistentes. Cuando, por el contrario, se trata de conseguir objetivos importantes de política económica y hacerlos compatibles con la política de infraestructuras se tiene un modelo distinto, se tiene mucho cuidado con la financiación de los capítulos 6 y 7 y no hay empacho ni inconveniente en apelar a la colaboración del sector privado en la financiación de las infraestructuras.

Con esta perspectiva, frente a esta confusión de las cifras, frente a esta apelación al parlamento de papel, mi grupo quiere subrayar cómo en los últimos años, a través de varios presupuestos, se pueden constatar hechos absolutamente incuestionables. En primer lugar, se ha recuperado el tono inversor, no en los presupuestos de los años 1996 y 1997, pero sí parcialmente en 1998, y en los presupuestos de los años 1999 y 2000. Yo no sé si la inversión del sector público llega al 5 por ciento, objetivo utópico que se fijó hace muchos años cuando no había inconveniente en rebasar cualquier cifra de déficit en comparación con el PIB. Pero sí se que en los presupuestos para el año 1999 y para el año 2000 nos movemos en niveles de crecimiento de la inversión, comparada con el año anterior, que oscilan entre el 7, el 8 o el 10 por ciento.

Se ha apelado a formas distintas de las convencionales, entendiendo por convencionales las puramente presupuestarias a costa de los capítulos 6 y 7 de los presupuestos y, por el contrario, se ha apelado a la colaboración del sector privado en la financiación de infraestructuras. Se ha utilizado el llamado modelo alemán, que permitió nada más y nada menos que cumplir con los criterios de convergencia. Ninguno de esos criterios de convergencia con Europa se cumplían durante la etapa del Gobierno anterior, entre otras cosas, por esa concepción de la política de infraestructuras y de transporte separada, distinta de la política económica. Ahí están los planes de autopistas, ahí está la creación de entes especializados como el GIF, que permite apelar a la

financiación del mercado de capitales para la ejecución de las grandes infraestructuras.

En este orden de cosas, quisiera preguntarle al señor secretario de Estado, no tanto para mi ilustración como para la ilustración de la Comisión, cuál es el montante de las inversiones extrapresupuestarias, por ejemplo, en autopistas de peaje, previsto en los presupuestos para el año 2000.

El señor Caldera es consciente de que ha tratado de crear una confusión en las cifras, porque, evidentemente, en las inversiones que hace este país, no el sector público, habrá que computar las que hace el Ministerio de Fomento, las que hacen los organismos autónomos y las que hacen las sociedades estatales, y, sin que se haga una suma de sumandos heterogéneos, es legítimo computar las inversiones que se han hecho en base al modelo alemán —capítulo 8 del presupuesto—, las inversiones que han hecho y están haciendo los entes especializados como el GIF y también —insisto, sin que se haga una suma de sumandos heterogéneos— las inversiones que está haciendo y va a hacer el sector privado en el primer programa de autopistas y en el segundo programa de autopistas anunciado por el señor ministro.

Finalmente, se ha recuperado el papel del ferrocarril. La comparecencia del presidente de Renfe ayer fue enormemente ilustrativa al respecto. Se ha recuperado el papel del ferrocarril, no solamente desde el punto de vista de la estimación y apreciación de los ciudadanos por la calidad y por el mantenimiento de una cuota de mercado, sino por el enorme impulso que se ha dado a las inversiones ferroviarias y el que se le va a seguir dando en el contrato programa. Espero que el señor secretario de Estado explique que la interrupción que se ha producido en dicho contrato tiene un carácter meramente coyuntural, al objeto, como explicó muy bien el presidente de Renfe, de permitir abordar sin cortapisas y sin demoras las inversiones importantes en material. Se trata de una etapa de sosiego para hacer el diseño completo de un modelo ferroviario que luego se plasme en este contrato programa.

Con esta perspectiva, señor secretario de Estado, quiero subrayar, junto con el papel enormemente social que se concede a los presupuestos para el año 2000, el carácter prioritario que se da a las infraestructuras, por otra parte orientadas a un objetivo primordial de los Presupuestos Generales del Estado que es la creación de empleo.

Le pediría cuatro o cinco aclaraciones, precisiones o comentarios, que coinciden en buena medida con los que le han pedido los grupos de la oposición. Me gustaría que aclarase, aunque no sea materia estrictamente de presupuestos, las dos modificaciones que se plantean en la ley de acompañamiento a la Ley de autopistas y el contrato de concesión de conservación y el contrato de gestión de servicios de las autovías, lejos de la demagogia y lejos de la crítica barata y no muy fundada que hemos escuchado, y que se refiera a las cifras de inversión extrapresupuestaria. Me gustaría que nos dijera algo, si está en condiciones de hacerlo, sobre el segundo plan de autopistas, al menos en sus líneas generales, y que explicitase cuál es la posición del Ministerio y de la Secretaría de Estado en lo que concierne al contrato con abono final de precio, en el cual se ha producido una suspensión para el año 2000, que de ninguna

manera significa un abandono definitivo y para siempre de esta fórmula.

Acabo, señor presidente. Vuelvo a insistir, al margen del debate natural en esta Comisión y de la apelación legítima a argumentos más o menos demagógicos o más o menos rebuscados, apelando a informaciones de la Caixa —no deja de ser curioso que haya que apelar a la Caixa cuando hay toda una furgoneta con documentación presupuestaria—, se trata de dos modelos distintos de política de infraestructuras y de transportes, y en la medida en que sea así nunca nos pondremos de acuerdo. En un modelo no importa nada la cifra de déficit, no importa nada la política económica y el protagonismo del sector público debe ser exclusivo y el otro está justamente en una posición contraria.

El señor **PRESIDENTE**: Ha terminado el primer turno de los grupos solicitantes de las comparecencias. Ahora corresponde dar la palabra al señor secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes. **(El señor Caldera Sánchez-Capitán pide la palabra.)**

Señor Caldera.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Por una cuestión de orden. No le voy a crear ningún conflicto, simplemente quiero que conste en acta que el turno del señor Ortiz no se ha dirigido al señor Vilalta, sino que se ha dirigido a mí. Ha sido un turno en contra de mi intervención, que no tiene nada que ver con una petición de comparecencia del señor Vilalta para hacerle preguntas u opinar sobre la gestión de su departamento. Como usted comprenderá, señor presidente, cuando tenga derecho a réplica, después de lo que me conteste el señor Vilalta, tendré que hacer referencia a alguna de las cosas que hemos oído, aunque yo he venido aquí a discutir con el señor secretario de Estado.

El señor **PRESIDENTE**: No era necesario que planteara usted la cuestión de orden. Tendrá usted tiempo para la réplica. La tolerancia de esta Presidencia no tiene límites y se ha demostrado a lo largo y ancho de estas comparecencias. Ayer tuve que llamar la atención en varias ocasiones, porque las intervenciones no tenían nada que ver con el objeto de estas comparecencias y desnaturalizaban el debate, a pesar de lo cual permitimos que se explayaran en sus planteamientos y en la formulación de sus cuestiones. Creo que el que más se ha ajustado al papel de las comparecencias ha sido el señor Santiso, pero todos, absolutamente todos los grupos han desnaturalizado el debate. No creo que el debate haya sido inútil, pienso que ha sido interesante. Por tanto, los turnos de réplica le permitirán a usted contestar al señor Ortiz, y, a su vez, al señor Ortiz replicarle, puesto que ya que estamos en este juego, tendremos que seguir con él hasta el final, por lo poco que nos queda. Así seremos todo lo tolerantes que exige el sistema parlamentario, que por encima de todas las cosas tiene que respetar la libertad de expresión a ultranza de alterar los propios contenidos y los propios objetos de determinadas iniciativas.

Le tengo que decir al señor secretario de Estado, que tiene ahora la palabra para contestar a todas las cuestiones que le han planteado, que sólo está obligado a contestar a las preguntas de sustancia presupuestaria, ya que el objeto de estas comparecencias es informar sobre los presump-

tos del año 2000. En todo caso, señor secretario de Estado, los propios grupos han dicho que si alguno de los datos que solicitan no los puede facilitar ahora, los puede dar por escrito. Al resto de los altos cargos les hemos pedido que procuren hacerlo en el plazo de cinco días hábiles a partir de hoy, porque tienen que tener tiempo suficiente para presentar las enmiendas, tanto a la totalidad como al articulado, antes de que venzan los plazos que se han establecido para ello.

Dicho todo esto y disculpándome por haber sido quizás demasiado largo en mi intervención de esta mañana, tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Vilalta González): Buenos días, señor presidente, señorías. Agradezco el haber podido comparecer un día después de los altos cargos del Ministerio. Para poder llegar tuve que abandonar el Consejo de Ministros de Luxemburgo, que creo que siguió hasta la madrugada, así que ya nos enteraremos de cómo quedó, por ejemplo, el paquete ferroviario y si se llegó a alguna conclusión. Les agradezco muchísimo que hayan tenido esta deferencia de permitirme realizar hoy esta comparecencia.

Las aportaciones de SS.SS. han sido plurales. Voy a ir centrando los temas. El señor Segura ha tenido que abandonar la sala para acudir a la Comisión de Industria, pero ha dejado una serie de preguntas que iba a presentar por escrito. Espero que pueda hacerse así, porque no tengo aquí los datos sobre las actuaciones llevadas a cabo a lo largo de 1999 por Sasemar o los tráficos de pasajeros de cabotaje de la compañía Trasmediterránea. En cualquier caso, quiero manifestar que la preocupación por la seguridad y la contaminación en el mar es uno de los objetivos, como no podía ser de otra manera, del Gobierno. En este sentido, especialmente por el gran incremento que existe de la navegación deportiva, se está potenciando, y en el próximo presupuesto se prevé la ampliación de los buques rápidos de 15 metros en el Mediterráneo y de 20 metros en el Atlántico. En definitiva, éste es el problema más acuciante que nos puede plantear la seguridad en estos momentos, sin dejar de lado que en un momento dado pueda haber un accidente de un petrolero, y para ello existe equipamiento preparado. Por tanto, nos centramos, debido a este incremento, yo no diría coyuntural sino social, de la navegación deportiva en dotar mucho más los centros de control, especialmente con las últimas tecnologías de la información —en este momento, no es un problema de más personal, sino de mayor equipamiento, y en eso estamos trabajando—, y en aumentar el equipo de embarcaciones rápidas para ir en socorro de posibles accidentes que pueda haber en la mar.

Por otro lado, es evidente que interesa tanto la prevención como la curación, seguramente más la prevención, porque es mucho mejor prevenir. En este sentido, se ha llevado a cabo un modelo de predicción de temporal, juntamente con el Instituto Nacional de Meteorología, Puertos del Estado, Marina Mercante, Sasemar, que este verano se ha puesto en funcionamiento y empieza ya a dar sus frutos. Esto entra dentro también, cómo no, del capítulo de seguridad.

En cuanto a Aviación Civil, debe verse dentro del conjunto de AENA. En cierto momento se atribuyeron a AENA unas funciones que en otros países corresponden a Aviación Civil. Se trata, y sobre esto se está haciendo un examen, por un lado, de poder separar en AENA, como es lógico que así sea, el control aéreo de la gestión aeroportuaria, esto se ha dicho en diferentes ocasiones por el propio ministro y, por otro lado, de recuperar para Aviación Civil aquellos cometidos que está efectuando AENA y que son propios de lo que podíamos llamar la autoridad reguladora que corresponde a la Administración. Todo ello unido a la creación de una agencia en Aviación Civil que pudiera dar más agilidad a las inspecciones y a todo el conjunto de funciones que le corresponden, ya que en otros países también están dotados de sistemas similares. Ello sin menoscabo de que la alta planificación, la normativa, la reglamentación, etc., corresponde al propio Ministerio, pero se está trabajando en el sentido de poderle dar más agilidad a Aviación Civil.

Discrepo, como no puede ser de otra manera, de su afirmación de que no ha existido política de transporte en Aviación Civil. Está creciendo, y ustedes lo saben perfectamente, el tráfico aéreo, y esto no sería posible si detrás no hubiera un sistema que funcionara; el sistema funciona, con independencia de actuaciones en un momento dado ajenas al propio funcionamiento de la política de Aviación Civil.

Por descontado, hay algo en lo que ya se ha ido avanzando y que está en la ley de acompañamiento, que es agilizar al máximo la aviación general. Ésta es una política que esperamos que tenga grandes rendimientos desde el punto de vista de la implicación de la sociedad en el sector aéreo, fomentando la aviación general, que hasta el momento venía dificultada por un conjunto de trabas administrativas y reglamentarias innecesarias, o al menos no se aplican así en otros países.

En cuanto al presupuesto del Ministerio de Fomento, agrupando Ministerio, organismos autónomos, sociedades estatales y entes, que asciende a 2.215 millones de pesetas, representa un 12,8 por ciento de incremento en términos consolidados, sin tener en cuenta amortizaciones y previsiones. De estos 2.215 millones de pesetas, corresponden a inversión, en este conjunto de Ministerio, más organismos autónomos, más sociedades estatales y entes, 1.382 millones de pesetas, incluyendo la conservación, lo que representa un 25 por ciento de incremento sobre el año anterior. Este presupuesto se distribuye de la forma siguiente: Un 67,5 por ciento a actuaciones de las sociedades y entes, y en un 32,2 por ciento al Ministerio. Es un presupuesto de acción importante que representa un gran esfuerzo, que coincide, como no podía ser de otra manera, con un momento económico positivo y que se corresponde con una actuación real.

La inversión en este presupuesto no ha sido como otras veces. El año pasado se dijo que la inversión era una válvula de ajuste de los presupuestos; creo que la inversión no ha sido eso en este caso. No hay distorsiones significativas si se compara con el año 1999; como ya dijo ayer el subsecretario, hay en trámite unos créditos extraordinarios por un importe aproximado de 9.000 millones de pesetas. Por

tanto, es una ejecución del presupuesto seria y cada vez más ajustada a las cifras previstas, sin incidencias.

En relación al Producto Interior Bruto, sin tener en cuenta las autopistas, está en el 1,50 por ciento, que, comparado con la serie desde el año 1994, es el más alto —en el año 1994 fue de 1,38—, y si incluimos las autopistas, que al ser concesiones, al ser infraestructuras públicas no dejan de ser capital público, alcanza el 1,61, con lo que ya es superior a la cifra de 1,60 del año 1992, que fue un año importante, o del año 1993, que continuaba con las inversiones de 1992, y alcanzó el 1,64. Por tanto, creo, señorías, que podemos estar seguros de que este presupuesto es muy positivo.

Además, es un presupuesto que en los principales ámbitos —carreteras, ferrocarril, aeropuertos y puertos— representa, en presupuesto consolidado, unas cifras importantísimas, como, por ejemplo, 840.000 millones en ferrocarriles; 457.000 millones en carreteras; 320.000 millones en aeropuertos y 131.000 millones en puertos. De ellos, corresponden a inversiones, 547.000 millones a ferrocarriles; 439.000 millones a carreteras; 158.000 a aeropuertos y 80.000 millones a puertos. Estas cifras —ustedes lo pueden comprobar— comparadas con las de los últimos cinco años son cifras máximas. En el caso de carreteras siguen el mismo ritmo y representan un reforzamiento del equilibrio modal, un reforzamiento del ferrocarril respecto a la carretera. Es un proceso que ya comenté que se inició el año pasado y que este año viene todavía más reforzado para que el ferrocarril, que tiene solamente un 11 por ciento de cuota de mercado, pueda recuperar el protagonismo que le corresponde, sobre todo teniendo en cuenta los beneficios en cuanto a espacio, en cuanto a medio ambiente, en cuanto a comodidad, que son inherentes a este modo de transporte. Había decaído en el tiempo por falta de atención y de inversiones y es propósito del Gobierno recuperar su papel en el conjunto modal del transporte.

Es una prioridad política el transporte público. Tenemos en cuenta que un 60 por ciento de la red convencional de ferrocarriles debe ser renovada y otro 60 por ciento no es capaz de circular a velocidades superiores a 140 kilómetros/hora. Nos planteamos la recuperación de toda la red ferroviaria con una disminución de los tiempos de viaje en el conjunto de la red, y en aquellos tramos en los que por las características de la red no sea posible acomodar estos tiempos a lo que sería necesario para que los transportes por ferrocarril fueran competitivos, en aquellos itinerarios se va a actuar con nuevas líneas.

Se ha hablado de la planificación. Quiero señalar que la planificación lleva su tiempo. Recordemos que el Plan director de infraestructuras tuvo una gestación de tres años y en cuanto al Plan ferroviario, se elaboraron internamente unos primeros documentos en el Ministerio el año 1998, y se ha llevado a cabo un proceso que todavía está en trámite de definición, particularmente los aspectos económicos, para que la inversión haga rentable el ferrocarril. No se trata de hacer una red ferroviaria por construir infraestructuras, sino una red ferroviaria renovada, una red ferroviaria del futuro, capaz de transportar viajeros. Esto es una red ferroviaria competitiva con la carretera, con unos tiempos que sean inferiores o iguales a los de la carretera. Todo ello exige estudiar estos tráficos, estudiar los balances, línea

por línea, y comprobar que estas inversiones van a suponer realmente una mejora para el explotador de la línea, para Renfe.

El señor Caldera se ha referido a una cierta dispersión en el incremento de inversiones. Quiero señalar que ese 49 por ciento a que se refería el señor Caldera corresponde a todo tipo de inversiones efectuadas a través del Ministerio y de los organismos dependientes. Es decir, si en el método alemán se efectúa un pago en el último año, pero se han hecho obras en los años anteriores, en el año que le corresponde, en el año 2000, hay unas obras que, imputadas el año 2000, están ya definidas. Lo mismo se puede decir en el caso de las autopistas. Por tanto, teniendo en cuenta estas inversiones —no es incoherente, son cifras comprobables—, el incremento presupuestario representa el 49,6 por ciento, siendo el presupuesto total para el año 2000 de un billón 315.000 millones de pesetas.

La ejecución presupuestaria a la que se refería el señor Caldera —y creo que ayer ya fue informado por el subsecretario— es normal, si atendemos a las cifras del año pasado, donde llegamos a un cumplimiento del 96 por ciento del presupuesto. Podemos ver que en inversión en transporte ferroviario en el tercer trimestre solamente hay tres puntos de diferencia respecto a las del año anterior. En cuanto a carreteras, en el programa 513, de inversión, también estamos a dos puntos. Desde ese punto de vista, como no podía ser de otra manera, el esfuerzo del Ministerio en cumplir la programación de la inversión está teniendo la misma exigencia de siempre y no es de temer que exista ninguna desviación sobre el tema.

Ha hablado el señor Caldera de que en el año 1996 había 67.000 millones para inversiones del Ministerio y que en el año 2000 la cifra es de 60.000 millones. Quisiera comentarle que en el año 1996 los 67.000 millones comprendían unos 8.000 millones que correspondían a líneas de alta velocidad que ahora están traspasadas al GIF. Por tanto, comparativamente, podríamos hablar de cifras similares de 1996 respecto al 2000, teniendo en cuenta que los 60.000 millones es inversión dedicada solamente a la red convencional y no a las nuevas líneas que han sido encomendadas al GIF.

Indicaba que en mi comparecencia del año anterior había dicho que seguramente ya sería la última aportación al GIF de 100.000 millones, y es cierto. En aquel momento el GIF sólo tenía encomendado el Madrid-Barcelona-frontera. En este momento el GIF tiene encomendadas, aparte de Guadarrama, Córdoba-Málaga y Madrid-Valencia. Por tanto, esta aportación de capital al GIF se va haciendo de manera gradual para que pueda llevar a cabo estas inversiones, y no quiere decir que estas aportaciones de capital tengan necesariamente que ser gastadas en el año. Este capital corresponde a la necesidad de hacer frente a toda la programación que se está llevando a cabo desde el GIF.

No existe desequilibrio, como se ha manifestado, porque toda la inversión se centre en el Madrid-Barcelona. Es evidente que existe una inversión que procede de la decisión del año 1988 de hacer el Sevilla-Madrid-Barcelona-frontera, y que en este momento le ha tocado estar en la cresta de la ola, tener la máxima inversión al Madrid-Barcelona. Tenga en cuenta que cuando se están haciendo inversiones importantes, y pondríamos el ejemplo de las

dos autovías que se han hecho en Galicia, en cierto momento hay una que es preferente. No es que exista una preferencia de esas inversiones, sino que hay una que se realiza en un momento dado. En realidad, la previsión de inversión del GIF es para el conjunto de las líneas que tiene encomendadas, para Córdoba-Málaga, para Madrid-Valencia y para Guadarrama. Todos estos proyectos están en marcha. Precisamente el de Guadarrama tiene dos estudios informativos, uno el de Valladolid-Segovia, que ha pasado ya el tiempo de alegaciones, y el Madrid-Segovia, que está en período de información pública. No es de extrañar, y no es desorientación, como ha dicho S.S., que existan diferentes alternativas; es exigencia del estudio informativo que se analicen diferentes trazados para, finalmente, a la vista de las ventajas, de las alegaciones y de la declaración de impacto ambiental, llegar a la mejor solución. En esta información pública se están planteando diversas alternativas. Una de estas alternativas, que ha sido planteada en alguna alegación, puede ser incluso a través del Monte del Pardo. No nos puede extrañar que en un estudio informativo exista esta variedad de alternativas que creo que enriquecen el propio proyecto.

El túnel de Guadarrama es esencial para el conjunto del transporte ferroviario del Norte-Noroeste de España. Es evidente que esta es la prioridad máxima, este es el cuello de botella más importante, pero en las previsiones del Ministerio está seguir con todas las líneas de conexión a partir del momento en que se alcance Valladolid. En este momento también está en información pública el Valladolid-Burgos. Hay actuaciones en convenios en Galicia. Hay estudios de Santander hacia Palencia y existe el estudio informativo y previsiones para llevar a cabo el proyecto —que no hay duda de que es complejo— de Pajares. No es que no se vaya a hacer Pajares, nadie ha dicho eso, justamente se está trabajando en esta infraestructura importante. Comprenderán S.S.SS. que es importante para Asturias el que se haga Guadarrama. No se trata de contraponer Pajares y Guadarrama, pero para Asturias sería más importante tener la conexión hasta Madrid de toda la líneas y no sólo Pajares. El túnel de Pajares —no tengan duda alguna tanto el señor Santiso como el señor Caldera— se va a llevar a cabo. Es un objetivo del Gobierno, fue acordado por esta Cámara y en absoluto el Gobierno tiene intención de no cumplir sus compromisos.

Respecto a la renovación de la vía del ferrocarril convencional, es una partida sobre la que en este momento no tengo el detalle de todas las actuaciones que se van a hacer. Facilitaré al señor Torres la previsión que pueda haber en las partidas de renovación, si es que existe alguna —no tengo aquí el detalle—, de la línea de Teruel. Le puedo decir que Renfe tiene previstas actuaciones para mantener en condiciones esta línea, pero quisiera añadir que hay una actuación en Zaragoza que no hay duda de que redundará también en una mejora del acceso a la estación de Zaragoza, y que consiste en la modificación de la línea de entrada aprovechando las obras que se hacen en la nueva línea del GIF. Por otro lado, estamos en contacto —ayer mismo renové este contacto— con los franceses para poder abrir al tráfico el túnel de Canfranc. En este sentido, estamos haciendo los máximos esfuerzos con nuestros vecinos para que sean sensibles a la apertura de la línea ferroviaria de

Canfranc y también, cómo no, para que mejoren los accesos al túnel de Somport del lado francés. Consideramos que el eje levante-Aragón-Pirineos centrales es importante, y que en él debemos tener actuaciones en los próximos años. No existen en estos presupuestos grandes obras de mejora de variantes, pero sí hay actuaciones en Zaragoza y alguna actuación en renovación que voy a comprobar.

Respecto a pasos a nivel, que es otro de los aspectos a los que se ha referido como poco dotados, tenga en cuenta S.S. que también existe previsión presupuestaria de Renfe para actuación en pasos a nivel. El contrato programa está a punto de finalizarse; ha sido prolijo, pero en cualquier caso no podía atacar la renovación a la que se ha referido en tanto no se acabaran de clarificar todos los aspectos patrimoniales de la infraestructura. Esto es algo esencial, y está previsto en este contrato programa puente un grupo de trabajo para identificar todo este patrimonio, que es el que tiene que pasar al GIF para que se haga cargo de la administración de la infraestructura. El GIF tiene, por su acuerdo fundacional, por la ley de fundación, la posibilidad de hacerse cargo de la infraestructura de las nuevas líneas que construye o de todas aquellas otras que le encomiende el Gobierno. De acuerdo con la política europea que se va consolidando —y espero que la aportación del último Consejo celebrado ayer vaya en ese sentido— sobre la separación de la operación y de la infraestructura, no hemos dejado de decir que esta es una política de Gobierno, porque además es una política de progreso que se aplica en toda Europa. En ningún momento se ha querido separar con las líneas nuevas una red de ancho internacional de una red de ancho convencional. Estoy seguro de que conocen —y si no, puedo comentárselo— que las nuevas líneas ejercen una función de relanzamiento de la red convencional. Justamente, la existencia de estas nuevas líneas que puedan transportar todos los tráficos de larga distancia, incluso los regionales, libera a la red convencional en las áreas metropolitanas para que puedan ser gestionadas exclusivamente para cercanías. Ello tiene un valor importantísimo desde el punto de vista de transporte público. Por tanto, las nuevas líneas vienen a clarificar, como no podía ser de otra manera al existir solamente la red convencional, los tráficos que pasan por unas y por otras. Esto por un lado.

En segundo lugar, las nuevas líneas permiten alcanzar unos ciertos puntos nodales con un tiempo inferior al existente. Este es el caso que todos conocemos del aumento del tráfico ferroviario que se ha producido a partir de la línea Madrid-Sevilla, conectada con Málaga, Huelva y Cádiz. Este mismo proceso de potenciación de la red convencional se va a producir en las otras líneas que se vayan construyendo. Yo siempre pongo el ejemplo de que inyectar caudal en unos ciertos puntos en una red de abastecimiento de aguas representa una mejora generalizada del servicio. Por tanto, desde ese punto de vista, las nuevas líneas de ancho internacional no están confrontadas con la red convencional, sino que son un complemento, y, diría más, si no se pusieran en funcionamiento seguramente podríamos hablar de que deberíamos cerrar en las condiciones actuales algunas líneas ferroviarias existentes. Por ejemplo, la puesta en servicio de la autovía de Zaragoza a Madrid representó una caída a la mitad del tráfico ferroviario de Zaragoza a Madrid. En los últimos diez años, la no existen-

cia de actuaciones en el paso de Guadarrama, y sobre todo por la competencia de la carretera, ha representado también la caída de la mitad del tráfico en toda la cornisa cantábrica y noroeste de España. Esto es lo que las nuevas líneas van a representar en el conjunto de la red ferroviaria. Por otro lado, como he dicho antes, en ningún momento se podían plantear dos redes distintas, dos gestiones distintas. Sí se debe plantear, evidentemente, en el momento en que esté traspasada al GIF la infraestructura de Renfe, que sean unidades de negocio distintas, como en Renfe hay distintas unidades de negocio como son la del AVE o la de grandes líneas, etcétera, que tienen que ser distintas por la tecnología y por las características de la explotación que se va a llevar a cabo.

Por tanto, quede claro que el traspaso de la red de Renfe al GIF va a ser en conjunto con la alta velocidad existente y con la alta velocidad que se va a crear. Estas son las previsiones que existen y que están apuntadas también, aunque no están definidas como actuaciones de este contrato programa transitorio —si me permiten llamarlo así— para acabar de definir todo el patrimonio que debe ser traspasado. Aparte de esto, el contrato-programa da pasos significativos en la modernización de la gestión de la red ferroviaria de Renfe.

El método alemán. Señor Caldera, ya el año pasado le dije que para el año 1999 no habría método alemán y que esto no prejuzgaba que en otro momento pudiera haberlo, pero no dije que lo hubiera. Creo yo. No tengo ahora la transcripción de lo que dije, pero no prejuzgaba que no pudiera haberlo. En los presupuestos de este año, el Gobierno ha considerado conveniente que no vuelva a haber método alemán. De todas maneras, el método alemán ha representado un avance importante en la dotación de infraestructuras de carreteras y también de ferrocarriles, pero especialmente de carreteras, porque de otra manera hubiéramos tenido que demorar su ejecución a años posteriores. Y todo ello sin incremento del déficit público. Por tanto, debemos considerarlo como una actuación muy importante y, a continuación le diré cuánto ha representado. El método alemán, es decir, la modalidad de abono total del precio ha representado un presupuesto de licitación de 215.000 millones de pesetas. Todas las restantes obras, salvo la de Ibi-Castalla, porque unos trámites administrativos impidieron que fuera adjudicada dentro del año anterior, están adjudicadas y en ejecución. Por tanto, podemos decir que esta inversión ha sido una inyección importante para la dotación viaria en nuestro país.

Contestando al diputado don Luis Ortiz, puedo indicarle que el segundo programa de autopistas de peaje corresponde a una longitud de 769 kilómetros, con una inversión de 671.500 millones de pesetas. Esta es otra actuación de las que no incrementa el déficit, es una inversión de las que, en definitiva, permite dotarnos con mayor rapidez de infraestructuras viarias, es un sistema que además permite que cada generación pague la infraestructura que usa, y es un sistema que también estaba previsto para unas ciertas vías y una de ellas está incluida en esta segunda fase, que estaba prevista en el PDI, que sigue vigente como planificación y al que tenemos en cuenta en nuestras actuaciones.

Las modificaciones de las leyes de autopistas a las que se han referido tanto el señor Ortiz como el señor Caldera

son dos. Una referida a las actuaciones en autovías, que no consisten en su privatización, sino en el compromiso, en la licitación, para la conservación de las autovías en un plazo de veinte años. Si ya es normal y está asumido que la conservación de la red de carreteras se esté realizando, y creo que fue una idea muy interesante, desde el punto de vista de la especialización de empresas y de mejor servicio de conservación de la red de carreteras, por plazos de cuatro o cinco años, con licitaciones con empresas del sector, en este caso es una trasposición a un período superior, no ya de cuatro o cinco años, sino a veinte años. ¿Por qué? Porque se trata de vías en las cuales no solamente debe hacerse la normal conservación, sino que debe actuarse para mejorar en algunos puntos ciertas curvas, algunos pavimentos que deben reforzarse porque ya han cumplido su plazo de vida técnica o porque deba hacerse alguna pequeña variante para mejorar algún punto conflictivo desde el punto de vista de accidentabilidad.

Por tanto, es un contrato de conservación, que se paga a través de los Presupuestos Generales del Estado, que no es una privatización de la vía, que va destinado a la conservación en la que además existe la posibilidad de mejora, de actualización de la autovía, que normalmente corresponde a un período de construcción desde el cual ha mejorado de manera importante la tecnología. Es también una actuación que va a representar una utilización de los Presupuestos Generales del Estado en el tiempo, pero siempre a partir de éstos.

La segunda figura que se contempla de modificación de la Ley de carreteras en la ley de acompañamiento es la de prever que cuando una autopista se licite puedan incorporarse algunas mejoras en vías que le son en cierta medida tributarias, que hacen que aquella autopista tenga más utilidad, que puedan tener una conexión con la red normal más eficiente, este es el caso, por ejemplo, que ya se ha utilizado (pero que yo creo que la nueva norma permitirá una utilización más generalizada) en el tramo de Estepona-Guadiaro. En la construcción de la autopista, en el tramo Estepona-Guadiaro, se va a hacer una ampliación de la carretera nacional paralela, por tanto en cierta manera afluyente, y esta actuación entra dentro de la propia inversión del concesionario. En definitiva, la red nacional afluyente o paralela no deja de ser beneficiaria de la existencia de la autopista. No se trata de confrontarlas —antes hemos hablado de un ancho y de otro—, sino de complementarlas. Esta es una figura que no quedaba bien definida en la Ley de carreteras y que de esta manera quedará más diáfana. Este es también el caso de la posibilidad de mejora de unos accesos a una autopista de ampliación sin peaje de alguna carretera o autovía existente que confluya en la autopista. Por tanto, las posibilidades de actuación son múltiples, pero entendemos que en cualquier caso son muy positivas para el funcionamiento del conjunto de la red.

Ha preguntado S.S. si el Gobierno estaba por el peaje en la sombra. No, no estamos por ello. No podemos considerar que la figura que acabamos de comentar de una conservación a veinte años sea un peaje en la sombra; en absoluto. Además, creo que no dejaría de producir una cierta injusticia el que exista en unos casos peaje en la sombra y en otros peaje directo. En este sentido, señorita, le puedo

asegurar que no existe esta dualidad, no existe esta previsión de peaje en la sombra.

Mercancías. Es un tema al que se ha referido el señor Santiso. Algunos de los temas que ha comentado S.S. han sido en parte contestados con lo que he ido desgranando hasta aquí, aunque, evidentemente, le haré cualquier otro comentario adicional que sea necesario. En cuanto a mercancías, las estadísticas de tráfico, que ustedes conocen perfectamente, han sido espectaculares. Estamos teniendo unos tráficos realmente espectaculares en todos los modos de transporte. El tráfico ha crecido de 1990 a 1998 un 48 por ciento en millones de vehículos/kilómetro. En todo tipo de vehículos ha crecido en este mismo período un 36 por ciento, y en automóviles, un 33 por ciento. El tráfico aéreo ha crecido un 80 por ciento en este mismo período en internacional y un 35 por ciento en interior. En el transporte marítimo en mercancías ha bajado un 8 por ciento el cabotaje, pero el exterior se ha incrementado un 33 por ciento, en cambio en pasajeros el cabotaje ha aumentado un 20 por ciento. El aumento del tráfico de viajeros en toneladas/kilómetro, en este período, sólo es del 1,6 por ciento, y en viajeros/kilómetro es del 13 por ciento. Quiero hacer dos comentarios al hilo de esto. Está creciendo de forma muy importante el tráfico de viajeros, sobre todo en el último trienio, lo cual quiere decir que existe una gestión —como antes se ha dicho— muy buena por parte de nuestra compañía de bandera. En cambio, el crecimiento en toneladas/kilómetro es del 1,6. Éste es un problema que no solamente se da en España, sino que se produce en toda Europa, además con una preocupación generalizada, porque entendemos que el transporte de mercancías por ferrocarril es el que tiene que liberar a la red de carreteras, tanto españolas como europeas, de la contaminación y de los colapsos circulatorios.

Una de las virtualidades de la construcción de nuevas líneas es justamente poder liberar en estos ejes la red convencional y especializarla en mercancías. Esta actuación, juntamente con plataformas intermodales en puertos y con actuaciones en frontera, que espero que, desde un punto de vista de tracción, puedan ser cada vez más fáciles —se está trabajando positivamente en el cambio de ancho—, forma parte de un objetivo y un reto que tenemos, que es dirigir el transporte de mercancías más hacia el ferrocarril. Tengamos en cuenta que la propia Europa está en condiciones bajísimas en relación, por ejemplo, con Estados Unidos, donde existe un porcentaje del 50 y del 60 por ciento de transporte de mercancías por ferrocarril, cuando en el conjunto de Europa podemos estar apenas en el 20 ó 25 por ciento. Pero, claro, existe un problema de interoperatividad, no solamente interoperatividad técnica, que la hay —nosotros empezamos por tener nuestro propio ancho—, sino interoperatividad administrativa, y quizá protagonismos exclusivistas de cada una de las compañías de Estado. Esto es algo en lo que la Unión Europea está dispuesta a actuar fuertemente para superar todas las barreras que se están creando, porque si para España es importante que mejoremos el transporte de mercancías, para Europa es esencial. Sería absurdo pensar en un mercado único y en la libre circulación de mercancías sin utilizar un modo de transporte tan esencial y tan válido después de ciento cincuenta años, como es el ferrocarril, siempre que lo moder-

nicemos. En este sentido, creo que las nuevas líneas van a ser esenciales para la mejora de nuestra red de mercancías.

Aquí enlazamos en cierta manera con lo que ha comentado el señor Santiso sobre el ancho. Los fondos europeos que podemos utilizar, que utilizamos, que utilizaremos, y que esperamos que a partir de 2006 podamos seguir teniendo, pero si no hay que aprovechar este período para utilizarlos al máximo en este tipo de infraestructuras, nos vienen dados en función del cumplimiento de los objetivos de interoperatividad.

Además, integrados como estamos de lleno en la Unión Europea, creo que no podemos hacer nuevas líneas sin plantearlas con un ancho internacional, con ancho UIC. Pregúnteles usted a los puertos si desean o no estar conectados directamente en el ancho UIC; pregunte al puerto de Valencia, que sí lo desea, a pesar de que el eje mediterráneo está en ancho convencional; pregunte al puerto de Tarragona, de Barcelona, de Bilbao. Los puertos, que son unas piezas esenciales en nuestro comercio y que quisiéramos que fueran además una réplica de esta hegemonía que tienen —quizá pueda ser una utopía— los puertos centroeuropeos, especialmente Rotterdam o Hamburgo, tienen un handicap respecto al resto de Europa: Tienen vocación de transportar a través de esos puertos, hacer comercio con el resto de Europa, y no pueden desarrollarlo al máximo sin el ancho internacional que, por cierto, está comprobado, tanto por los alemanes como por los franceses, que es posible hacer este tráfico de mercancías, evidentemente no en grandes graneles ni canteras, pero contenedores, que en este momento es una pieza esencial en el transporte de mercancías, se pueden llevar. Recuerde usted que el peso de la máquina del Madrid-Sevilla por eje es de 21 toneladas, luego los ejes de los coches son distintos, pero hasta este peso las líneas los admiten, al menos los expertos técnicos así nos lo demuestran. Por tanto, pensamos utilizar donde sea posible estas nuevas líneas para el tráfico de mercancías, y esto nos liberará los ejes convencionales y seguramente a la larga nos permitirá, de arriba a abajo, de una manera gradual y con poco coste, ir acomodando nuestra red al conjunto europeo. Yo pienso vivir ciento cincuenta años, señor Santiso, y pienso verlo; esperemos que sea así. **(Risas.)**

El señor Santiso ha dicho que Asturias ha sido burlada por el ferrocarril y por la carretera. Yo creo, señor Santiso que es usted un poco injusto. Es evidente que el túnel de Pajares no lo empezamos a construir, pero no está parado, está ahí. No hay duda de que se han hecho inversiones en Oviedo y en unos talleres conjuntos de Renfe y de FEVE, etcétera. No puede decir que ha sido burlada desde un punto de vista ferroviario, es algo que está en marcha. Sí me aceptará que desde el punto de vista de inversión en carreteras podemos decir que Asturias ha sido la niña bonita estos últimos tiempos en cuanto a autovías e inversiones en carreteras.

Es evidente que queda por definir cuál es la conexión con Galicia y con Ferrol, si va a Ferrol o a Lugo pero, en cualquier caso, se está actuando en toda la zona central donde el tráfico es más importante. A partir de ahí, el tráfico queda más diluido, y no quiero con esto decir que no deba prolongarse, sino que está en estudio. Está en estudio si el puente de Ribadeo es suficiente para poder ser amplia-

do o no; existen aspectos técnicos, que los conozco de comentarios, pero no tenga ninguna duda de que todo el programa de carreteras, y lo mismo le digo al señor Caldera, y de vías de alta capacidad se está llevando a cabo.

En red de alta capacidad en el anexo de los presupuestos hay un billón 250.000 millones en las cuatro anualidades; para el año 2000 hay un conjunto de ciento y pico mil millones, pero representa una contratación (como usted sabe se opera con anualidades, porque no todas las obras se pueden hacer el mismo año), de un billón 200.000 millones de pesetas en alta capacidad. En medio urbano son 574.000 millones el conjunto de obras de contratación; y 237.000 millones en acondicionamientos, con la anualidad correspondiente para que esto se pueda cumplir. Por tanto, creo que no puede atribuirse al Ministerio de Fomento y a este Gobierno el que haya dejado de invertir en la red de alta capacidad. Tenga en cuenta que todo el anexo en estas cifras a cuatro años, incluyendo conservación, son casi tres billones de pesetas en contratación, entre lo que está en marcha y lo que se pondrá en marcha este año, para una anualidad de 382. Por tanto, pueden ver que la actuación en carreteras de este Gobierno, no quisiera compararla, es importantísima.

Suscribo el comentario que el diputado señor Ortiz ha efectuado en el sentido de aprovechar al máximo la participación privada en las inversiones. Éste es también, como ustedes saben, un objetivo de la Unión Europea, la famosa PP-P (Participación Público Privada), no del actual comisario de transportes sino del anterior, que llevó a cabo una campaña de defensa de este procedimiento de participación privada al máximo en las infraestructuras como posibilidad para dotarnos de ellas porque, no solamente en España sino en los otros países, tenerlo que financiar solamente con el presupuesto acabas financiándolo, sí en el tiempo, cuando seguramente ya no hace falta, y no aprovechas las sinergias de disponer de esta infraestructura desde el primer momento.

Señor presidente, aunque un poco deslavazada mi contestación porque he ido siguiendo las preguntas, he intentado responder a todas.

El señor **PRESIDENTE**: Corresponde ahora iniciar el turno segundo que tienen los grupos y le damos la palabra al señor Caldera, quien puede utilizar el tiempo que desee para replicar a algunos portavoces de otros grupos que, efectivamente, han abierto debate con usted. Yo les rogaría que fuesen breves, todo se puede decir en poco tiempo.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Comienzo diciendo que el debate que aquí mantenemos sobrepasa el presupuestario por una razón: porque el Gobierno no viene a esta Comisión, señor presidente. Y como no hay comparecencias ni del ministro ni del secretario de Estado, nosotros tenemos que aprovechar cualquier oportunidad para exponer nuestra filosofía general sobre las infraestructuras. Si no, señor presidente, le ruego que obligue al Gobierno, la semana que viene o la otra, a que venga para satisfacer los centenares de peticiones de comparecencias pendientes, que no se ha tramitado ninguna.

Ahora me voy a dirigir al señor Ortiz, quien utiliza como argumento de autoridad el hecho de calificar las intervenciones de los demás de demagógicas. Es decir, que yo me

opongo o no me gusta el modelo de autopistas de peaje, y él dice que eso es demagógico. Debería ser un poco prudente quien ha tenido responsabilidades en la materia, quien ha sido ministro de Obras Públicas, todos los libros de historia ya nos recuerdan el extraordinario período de la obra pública en el momento en que fue ministro el señor Ortiz. A mí me dicen por la calle: Aquello era invertir. Podemos hacer la cuenta de lo que se invertía en su época, de lo que se invirtió con los posteriores gobiernos socialistas y con el Gobierno actual. Si quiere S.S. hacemos la cuenta.

Efectivamente aquí hay una contraposición de modelos. ¡Claro que sí!

Yo me alegro muchísimo —se lo dije el año pasado— que lo saque a colación. Claro que hay una contraposición de modelos entre la derecha conservadora y la izquierda progresista. ¡Claro que sí! Desde el momento en que la izquierda progresista promueve la financiación de las infraestructuras indispensables para la competitividad del territorio y para la movilidad de las personas a través de la vía de los impuestos, es decir, que promueve las grandes infraestructuras —y así se demostró durante todo el período de gobierno socialista— mediante inversión prácticamente pública obtenida vía impuestos, y la derecha conservadora lo que quiere es ir despojando a la Administración de sus obligaciones de inversión y que sea el capital privado el que lo haga. No es que sea ilegítimo, son dos modelos distintos, unos preferimos obtener los recursos vía impuestos para que, de forma equitativa, se puedan hacer inversiones, y otros prefieren que la gente lo pague mediante peajes. Por cierto, en el peaje todos pagamos igual, el que tiene mucho y el que tiene poco. Esas son las contraposiciones de los modelos. No la utilización o no del déficit público. Qué gracioso —también ha coincidido el señor Vilalta en ello—, dice que el método alemán no imputa déficit. Claro, ahora, pero no lo debemos, ¿verdad? ¿No lo vamos a pagar en el futuro? (**El señor Vilalta González hace signos afirmativos.**) ¡Ah! O sea, que el método alemán es un regalo. Dice S.S. que no computa como déficit. Eso es un truco contable. Eso es llevar al futuro una carga superior —como demuestran todos los estudios técnicos— al coste de la obra pública directamente ejecutada por el Estado o financiada con emisión de deuda pública. Lo que ocurre es que la emisión de deuda pública, y de forma mucho más correcta que las trampas que han hecho ustedes, computa anualmente en el déficit público. Claro que sí. Y el método alemán y todos estos métodos que ustedes se han inventado de financiación de obra pública, que cada vez son más caros y más gravosos para el interés público, no computan ahora, pero hay que pagarlos en el futuro. Por lo tanto, no es tan importante —en línea con lo que decía el señor Ortiz— que gastemos más con cargo a déficit ahora o en el futuro, sino que lo importante es lo que de verdad nos va a costar ese tipo de operaciones.

Y el método alemán, señor Vilalta, contestándole, es más gravoso que la financiación directa vía presupuesto ordinario en la obra pública, porque acumula durante todo el período de ejecución de la obra las rentabilidades del capital invertido por el capital privado, por la concesionaria. Y es lógico, y esa rentabilidad es superior a la emisión de deuda pública. Por lo tanto, el método alemán es más caro. Por cierto, yo le pregunté el año pasado en la contra-

réplica si se suspendía sólo temporal o definitivamente, y usted me dijo que sólo para el año 1999. Le traeré el «Diario de Sesiones».

Por consiguiente, hay dos modelos. Uno, que pretende ir favoreciendo sistemas de financiación directos por el usuario, mediante peajes, y otro, que prefiere que fundamentalmente la financiación se haga mediante impuestos. El señor Ortiz debería explicarnos esa obsesión que tiene con las autopistas de peaje y, sobre todo, por qué suman ambos como capital público una autopista de peaje. ¿Cómo puede ser capital público? Por favor, ¿simplemente porque sea una concesión administrativa? ¿Pero quién va a pagar el retorno y los beneficios del que hace la inversión en autopista de peaje? El ciudadano que transita por ella. ¿Es que se puede decir que es parte de la inversión pública una autopista de peaje? Le pregunto al señor Ortiz (que fue ministro de la cosa y no sé si recuerda algo todavía de los fundamentos básicos de esa tarea), ¿sumamos también la obra hidráulica en obra hidráulica, por ejemplo, las centrales hidroeléctricas que hacen las empresas privadas? ¿Eso se computa como capital público y como inversión en obra hidráulica? ¿Sumamos como inversión pública la vivienda libre que promueven los constructores y que los demás compramos? Pero, por favor, ¿a qué extremos estamos llegando para manipular las cifras?

Por último, para hablar de demagogia hay que sustentarlo; demagogia barata no es la suya, porque según el ministro se van a gastar 5,5 billones en autovías —ahora hablaremos de ello— en los próximos años, por tanto, será demagogia (la suya) pero barata no, muy cara es esa demagogia.

El señor Vilalta me dice que el gasto de inversión del Ministerio y de todos sus organismos autónomos para el año que viene —si he tomado bien los datos— es de 1,382 billones y que sube un 25 por ciento. Bueno, ya nos vamos acercando, porque el ministro dijo que el 50 por ciento. Me alegro que desmienta al ministro, para que veamos la operación de propaganda sistemática de su Gobierno. Eso ha dicho usted, una inversión de 1,382 billones, un 25 por ciento más que el año pasado. Pero ahí se incluye el GIF. Y usted mismo ha reconocido que efectivamente el GIF no consume en el año todos los créditos que se aportan vía capítulo 8. ¡Claro que no! No consume prácticamente ninguna. De tal suerte que en este 25 por ciento de incremento que ustedes computan para el año 2000 están las aportaciones de los años anteriores. Por tanto, el incremento es irreal, el incremento es puramente propagandístico y en el incremento ustedes hacen las cuentas como les parece. En esos 575.000 millones de inversiones en ferrocarril hay cerca de 200.000, que va a consumir el GIF, que provienen de aportaciones de ejercicios anteriores que no se gastaron, por lo tanto, las cuentas no salen igual. Y el esfuerzo real del ejercicio 2000 es muy inferior al que ustedes manifiestan y no tiene nada que ver con el esfuerzo de inversión. En los últimos cuatro años sí, porque ustedes disminuyeron mucho la inversión pública, pero si computamos desde 1990 a 1995 las cifras son muy superiores —y lo saben ustedes— en porcentajes de PIB.

Ferrocarril. Nos da usted muy pocas respuestas, señor Vilalta, lo lamento. Yo le he dicho que si va a traer aquí un plan de inversiones ferroviarias. Porque yo creo que nadie desea encontrarse con un programa en época preelectoral, a

un mes de las elecciones, sin voluntad de cumplirlo, después, claro está, donde aparezca —como antes decía el señor Santiso— alta velocidad para todo el mundo y el debate en la Cámara, cero. ¿Y usted qué me ha dicho del futuro del ferrocarril? Pues, permítame, una perogrullada. Dice usted que hay que hacer la red más competitiva. Vaya respuesta, es una respuesta digna del señor Ortiz. Hay que hacerla más competitiva, pero dígame usted cómo, dígame usted los fundamentos de la misma. Sólo nos ha dicho que va a haber una sola red, encantados de ello. Usted ha intentado que no fuera así, lo que ocurre es que ha tenido una fortísima oposición en Renfe y los grupos de la oposición y los sindicatos, pero sí es verdad que va a haber una sola red con diversas unidades de negocio. De acuerdo. Eso es lo único que hemos sacado en claro; y que hay que fomentar el tráfico de mercancía y que hay que buscar tiempos competitivos para el desplazamiento. Eso —permítame que le diga— antes de entrar en la universidad cualquier aspirante a ingeniero de caminos, canales y puertos, lo sabe. Por lo tanto, respecto a información muy poca, lo lamento.

Planificación necesita tiempo, claro. Pero, ¿cuánto van a precisar? Ya llevan ustedes tres años y medio gobernando. ¡Claro que necesita tiempo! Lo que les pedimos, por favor, es que nos presenten cuanto antes los planes en esta Cámara.

Tampoco nos ha contestado, lo lamento, en relación con los desequilibrios de la inversión. Dice usted que ahora se concentran en una sola inversión, como ocurrió, por ejemplo, con los accesos a Galicia; pero llevan concentrados cinco años. Desde el año 1996 todas las inversiones relevantes en ferrocarril lo son en una sola infraestructura. Y el año que viene lo va a continuar siendo, porque sólo hay otro inicio de inversión importante, que es la alta velocidad Madrid-Valladolid. Nosotros discutimos, señor Vilalta, y lo hicimos con muchos informes técnicos, y con el posicionamiento de diversas organizaciones que lo están haciendo en estos días, el que esa inversión sea importante y relevante si no se despeja antes el problema del cuello de botella, como usted bien ha dicho, de la variante Norte. Lo que yo le he preguntado no es si tiene que haber muchas alternativas para elegir la mejor, claro que sí, lo que le he preguntado es si la alternativa de El Pardo supone hacer tabla rasa de las anteriores e iniciar de nuevo el procedimiento administrativo. Yo creo que sí, y eso significará de nuevo un retraso extraordinario en acometer una infraestructura indispensable, como es la variante Norte y, claro, si usted, en vez de 5 posibles tramos de ejecución pone 15, enriquece mucho más el debate, sin duda alguna, pero tenemos que comenzar de nuevo. Eso es lo que yo estoy preguntando, si esta alternativa podemos considerar que en el año 2000 se va a iniciar de verdad, si se va a comenzar la ejecución de las obras de la variante Norte en el año 2000 o si eso no va a ser posible.

Me da usted los datos de los pasos a nivel diciéndome que Renfe también tiene una parte de inversión; sí, ustedes 1.933 millones y Renfe 2.200 millones; 4.000 millones de pesetas. ¡Qué barbaridad, señor Vilalta! ¿Sabe usted cuánto rendimiento ha producido el inmovilizado financiero del GIF, el dinero que no se han gastado invertido en deuda pública? 11.000 millones, tres veces más que lo que dedican a la supresión de pasos a nivel. Nos dijo el año pasado el presidente de Renfe que quedan todavía por suprimirse 500 en España, a este ritmo ni 5.000 años. Por

tanto, por favor, no me diga que no hay un desequilibrio brutal en las inversiones entre el ferrocarril convencional y las nuevas redes, las redes de futuro, porque lo hay y de una forma extraordinaria. Ustedes huyen del método alemán como de la peste, sobre todo en prejuizar o en valorar el mismo. Ya le dije el año pasado que me daba la impresión de que habíamos cargado demasiado crédito. Usted dice 215.000 millones en Fomento. Si sumamos medio ambiente y el resto de iniciativas utilizadas por el método alemán, estos casi 500.000 millones que hemos comprometido tendremos que empezar a pagarlos en el año 2001, 2002 y 2003, fundamentalmente. Entonces veremos cómo se imputa en el déficit público, de acuerdo con lo que antes hemos estado discutiendo.

Tampoco nos ha aclarado el problema de la ley de autopistas. Ustedes tienen esa monomanía de considerar que las inversiones en autopistas, estos 760 kilómetros y 700.000 millones, son inversiones públicas. Nosotros decimos que eso no tiene nada que ver; eso exige un esfuerzo a los ciudadanos, con independencia de su capacidad económica, y eso supone desequilibrar o no tender a homogeneizar la red. Por cierto, antes el señor Ortiz se calificaba de moderno por pagar peajes. Mire, la red de autopistas en España las inició el general Francisco Franco. Desde el año 1982 hasta 1996 no se adjudicó ni un solo kilómetro de autopista de peaje, y desde el año 1996 en adelante van 400 ya, más 700 que ustedes prevén: 1.100. Eso es lo moderno según algunos. Y no me opongo a la participación del capital privado en la cofinanciación de las infraestructuras, a lo que me opongo es a un cambio de modelo desequilibrador. Me opongo porque estamos de acuerdo en que la financiación de puertos y aeropuertos se realiza prácticamente al cien por cien mediante tasas. A lo que me opongo, repito, es a un cambio de modelo que supone desarrollar un planteamiento inversor nada equitativo y en nuestra opinión bastante injusto.

Por último, usted ha reconocido que en la red de alta capacidad, autovías, la inversión prevista es 1,2 billones en los próximos cuatro años, según los presupuestos plurianuales. De acuerdo. ¿Cómo es posible que el señor ministro de Fomento diga que en seis va a gastar (le he leído la noticia) 5,5 billones? ¿En dos años se van a gastar casi otros cuatro billones de pesetas? Esto es radicalmente imposible y, desde luego, aquí lo que se hace es un ejercicio extraordinario de propaganda que no tiene ningún sentido, salvo que se compute como autovía el gasto en autopistas, que es lo que están haciendo ustedes y que no tiene nada que ver, porque el esfuerzo en autovías sale del presupuesto del Estado y en autopistas de los bolsillos de los ciudadanos.

Esa trasposición que dice usted de un modelo de conservación de autovías actual de cuatro años a veinte años, usted sabe que no es así, porque entonces, ¿para qué necesitan crear un nuevo contrato de gestión de autovías? ¿No se puede hacer con contratos que estimulen la competencia y la transparencia cada cuatro años? ¿Es que no se pueden hacer las reformas de esas autovías igual que se hace la construcción de las nuevas autovías, mediante concursos que se sacan ordinariamente, como ha ocurrido hasta ahora por parte de la Administración del Estado? ¿Por qué hay que cambiar la naturaleza del proyecto exactamente igual que la ley de autopistas? Se lo diré: porque progresivamente, igual que ocurre con la ley de autopistas, ustedes lo que

van a hacer es encomendar, en el área de influencia, obras a esa autopista, pagándola con cargo a los usuarios. Lo va a pagar el ciudadano que transite por la autopista. ¿Cómo? Ampliando a setenta y cinco años que han hecho ustedes el plazo de concesión de autopistas y prorrogando, como están haciendo, los conciertos, las adjudicaciones de autopistas que van vieniendo y que tenían que ser revertidas al sector público.

Por tanto, es un cambio de modelo profundo, en el que ya no va a pagar la Administración la obra pública, cada vez menos, y la vamos a pagar los ciudadanos. Son modelos a elegir por parte de los ciudadanos y me alegro de que hayamos podido sacar esa conclusión esta mañana en este debate. **(El señor Torres Sahuquillo pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señor Torres, han vuelto a consumir quince minutos en un turno de cinco. Le ruego que en un minuto haga usted su intervención.

El señor **TORRES SAHUQUILLO:** Es la ansiedad por debatir, no es otra razón. Y si no conseguimos debatir al final esto deviene en melancolía, que es todavía peor. Seré muy breve, de verdad, señor presidente.

Señor Vilalta, le agradezco que se vaya a preocupar de comprobar si hay algo previsto para el año que viene en la línea férrea Sagunto-Teruel-Zaragoza-Huesca-Canfranc, porque usted mismo ha reconocido, y se lo agradezco, que es una línea estratégica importante y que están haciendo gestiones con el Gobierno francés para que sea posible el paso por Canfranc. Imagínese que el Gobierno francés dijera que está de acuerdo, que adelante con el paso de Canfranc, pero la línea tal y como está ahora sería inservible, aunque dicho paso se produjera mañana. O se invierte dinero en ella o es inservible. Le he dicho antes que se han producido descarrilamientos, afortunadamente sin víctimas. Ojalá no se produzca ninguno más, pero la verdad es que la situación de la línea es lamentable.

El hecho de que usted no recuerde, siendo como es el máximo responsable de esto, si hay algo o no para el año que viene, sinceramente debe comprender que a mí me produce todavía más melancolía, porque me temo cuál va a ser la respuesta por escrito.

Acabo, señor presidente. La noticia de la prensa de hoy de la comparecencia del director del GIF ayer es que hay un plan de Fomento para el 2000-2007, por el cual todas las capitales de provincia de España van a estar comunicadas en ese período de tiempo con Madrid en un tiempo máximo de cuatro horas y con Barcelona en un tiempo máximo de seis horas y media. Explíqueme, si le parece bien, cómo piensan hacerlo con Teruel, que no tiene línea directa con Madrid. Eso es imposible si no se produce una línea directa con Madrid. Y Teruel es capital de provincia, aunque sea pequeña, lo reconozco.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE:** Para hacer con brevedad algunas reflexiones sobre las respuestas.

Podemos coincidir en los buenos deseos para el ferrocarril, el problema es que los presupuestos, que es donde se

plasman realmente las políticas de este año, en mi opinión, no responden a esas expectativas.

Por empezar por la variante de Pajares, que ha sido reiteradamente citada en mis preguntas, usted ha dicho varias cosas. Primero, creo que por primera vez en esta legislatura se ha dicho que el PDI sigue vigente como planificación y la tienen en cuenta. Nuestra opinión es que la lectura que tiene lo que está pasando, es decir, con los cuatro encargos ya citados al GIF, el nuevo encargo del Pajares, que por el nivel en que está ya, en exposición pública cerrada, debería estar en el paquete del GIF como nueva infraestructura, sin embargo, lo que nos dicen los presupuestos es, insisto, que para el año 2000 hay 500 millones, para el año 2001, 500 millones, y para el año 2002, 500 millones.

Por lo tanto, la única lectura posible es que ustedes, cumpliendo el PDI, están supeditando a la terminación del Madrid-Valladolid el inicio de las obras en Pajares. Y si no es así, me gustaría que me ratificara si las fechas que aquí comprometió en un debate parlamentario el Partido Popular siguen vigentes, que era que se iniciarían las obras en el próximo año 2000, y si no, si va a haber un retraso de un año o cuál es realmente la fecha de inicio de las obras de la variante de Pajares.

A mí me gustaría despertarme con un ferrocarril en España del mismo ancho, me da lo mismo europeo que ancho español. Pero sabemos que eso no es posible. Usted ha hablado de los puertos. Efectivamente, nos gustaría tener el mismo ancho, pero si vamos hacia Marruecos, nos pasaría lo mismo, y en Portugal tienen también nuestro mismo ancho. Por lo tanto, una cosa son los deseos, que son razonables, y otra cosa es que la técnica nos tendrá que dar soluciones y que, igual que hoy es posible circular en material Talgo desde Madrid a París sin viajar los viajeros, las mercancías puedan circular con alguna solución —y en ello se está—, como el estrechamiento de boges o de ejes, más allá del sistema actual de cambio completo del carro, para resolver ese problema sin necesidad —ojalá— de tener que cambiar toda la red básica ferroviaria.

Coincidimos con usted en la importancia de las mercancías, y creo que hay que decir que en las mercancías no es tan importante la alta velocidad o la velocidad alta, sino que todavía hoy en el tiempo de transporte de mercancías el 30 por ciento es tiempo de transporte y casi el 70 por ciento sigue siendo tiempo de gestión, bien de petición de material o de estaciones de intercambio modal, o bien de estaciones de intercambio de la propia red ferroviaria, de clasificación, etcétera. Hay un problema serio de gestión, de agilización administrativa en las fronteras y de correlación con otras líneas ferroviarias europeas para agilizar el tráfico. Usted sabe como yo que se están poniendo trenes completos de naranjas desde Valencia en Londres en menos de veinticuatro horas cuando llega la campaña. Por lo tanto, es posible gestionarlo y es posible solucionar eso si se abordan otros problemas.

En cuanto a los peajes, voy a decir algo muy brevemente. No entro ahora en si es un modelo distinto o no, porque creo que la verdad es que hay cuestiones de fondo en las que hay cambios, pero si esto fuera así, llevado a un extremo, el Madrid-Barcelona de alta velocidad sería construido por iniciativa privada, porque es realmente una infraestructura y un

tren que va a tener una demanda importante de viajeros, como ha demostrado la experiencia del Madrid-Sevilla. Por lo tanto, si el proyecto fuera tan atractivo, no sé cómo no han encontrado ustedes financiación privada incluso para la propia explotación del tramo Madrid-Barcelona. De hecho, se intentó, y ustedes saben que en 1988 ésta era una de las ideas y que el ministro Barrionuevo intentó en su momento deseperadamente buscar financiación para esta infraestructura. Pero también es verdad que la experiencia del túnel de La Mancha enfrió bastante este tipo de experiencias, porque todos sabemos que al final el Madrid-Barcelona tendremos que pagarlo entre todos, y es lógico en una política de solidaridad territorial, pero desde luego a los gallegos, a los asturianos y a los extremeños les cuesta bastante trabajo pensar que una parte de sus impuestos van allí, cuando ellos tienen graves deficiencias en su propio ámbito territorial.

Por tanto, la teoría está muy bien, pero la práctica nos dice esto y en el peaje de carreteras nos dice lo mismo. Si cogen el plan presentado, van a ver que a quienes van a golpear directamente los peajes previstos para las cercanías de Madrid son todos los ciudadanos del cinturón de Madrid, zona sur. Es decir, que el ciudadano de Fuenlabrada, de Getafe, de Leganés, que está desplazado ya porque económicamente no puede, por los precios de la vivienda, vivir en la almendra central de Madrid, tiene que sufrir diariamente, por ejemplo, de Fuenlabrada a Madrid a las ocho de la mañana, hora y cuarto de atasco para 20 kilómetros. Y estos son los que van a pagar los peajes. Son las alternativas que se ofrecen a estos ciudadanos que precisamente son los que tienen menor poder adquisitivo, que son los que van a sufragar directamente también este intento de solucionar el problema. Desgraciadamente, me temo que puede pasar como con la política de topo del alcalde de Madrid, con la que lo único que se consigue es trasladar el problema al primer semáforo después del primer túnel de entrada a Madrid. En mi opinión, hay que seguir insistiendo en algo que se ha hecho parcialmente, que son las políticas de inversión en transporte público, en metro de cercanías, para intentar convencer a los ciudadanos de que dejen su turismo en casa, sobre todo en los accesos a las grandes ciudades. Esa es la verdadera solución, y no insistir en habilitar nuevas autopistas de peaje en el cinturón de Madrid.

Término diciendo que están muy bien los deseos, pero que sinceramente no se corresponden todavía, en nuestra opinión, con esas expectativas más que en algo que es cierto, que es la gran inversión en la línea Madrid-Barcelona. Pero 60.000 millones, sinceramente, con el retraso de más de diez-quince años en infraestructura básica ferroviaria, siguen siendo insuficientes para alcanzar al menos una mínima calidad que permita alcanzar los objetivos que dicen que van a anunciar ahora para conseguir al menos cuatro horas de tiempo de viaje entre capitales de provincia. Y le reitero la pregunta: ¿Cuándo van ustedes a empezar la variante de Pajares?

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, en este turno de grupos tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Ante todo, muchas gracias por la tolerancia de la Presidencia para reconducir un debate presupuestario en un debate sobre política de infraes-

estructuras, lo cual entiendo que ha sido clarificador. Entiendo que ha sido clarificador y que ha sido clarificadora la contraposición de modelos, que efectivamente existen, y que celebro que el señor Caldera, paladina y claramente, reconozca.

Voy a hacer tres precisiones concretas. Una respecto al argumento *ad hominem*, que es el más socorrido, que es recordar al señor Ortiz fue ministro de Obras Públicas y Urbanismo en su momento. Yo lo recuerdo muy bien porque esta experiencia es imborrable. Se invirtió lo que se pudo en una época en que la tarea política estaba en otros foros, en otras áreas. Entonces se trataba de superar la tasa de inflación del 25 por ciento que heredamos del régimen anterior —ahí están los Pactos de la Moncloa—, hicimos entre todos la transición, que no es aventura baladí, y al tiempo que hacíamos eso hacíamos también política de infraestructuras. Ahí están los datos, evidentemente con un PIB notablemente menor que el que ahora tenemos, que se sitúa ya en el entorno de 100 billones de pesetas, lo cual no es cifra despreciable después de la tasa de crecimiento de los últimos años.

Yo comprendo que el señor Caldera, desde la oposición —yo también la he ejercido—, tenga la obligación de ser crítico, por supuesto, que tenga la obligación de hasta ser escéptico, también la entiendo, pero ya veo menos que tenga la obligación de ser catastrofista, como es en él habitual en los debates en Comisión y en Pleno, y que sea demagógico. Si el adjetivo de barata le molesta, lo retiro de mil amores, pero demagógico es, porque evidentemente demagogia es decir que los presupuestos para el año 2000 son propagandísticos. Eso es demagogia. Es demagogia hablar de no sé qué trampas que hemos hecho. Para trampas, las que se encontró el Gobierno cuando llegamos en 1996 y había en los cajones del Ministerio de Obras Públicas 450.000 millones de pesetas de compromisos contraídos que no tenían —o la tenían muy irregular— contrapartida presupuestaria. Esto es demagogia, y allá S.S. con su demagogia. Que sea crítico, que sea hasta escéptico lo entiendo muy bien, es su obligación. Lo otro, créame, de verdad, que lo entiendo menos.

Y en un orden de cosas más marginal, pero que tiene que ver con los trabajos de la Comisión, en la misma línea está el decir que tiene que forzar este tipo de debates porque la Comisión no se reúne, porque el secretario de Estado no viene y porque el ministro tampoco viene. Quiero recordarle que la Comisión de Infraestructuras es la que más se reúne de todas las comisiones de esta Cámara y que se han tramitado cuantas comparecencias se han solicitado, naturalmente no una por día, señor Caldera. Me da la sensación de que usted quisiera despachar todos los días con el ministro de Fomento o con el secretario de Estado en el seno de la Comisión. Se han tramitado múltiples comparecencias y, si no recuerdo mal el dato, el ministro de Fomento ha comparecido cinco veces en lo que va de legislatura y, por supuesto, ha contestado infinitas preguntas en Pleno, etcétera. Esto es lo que yo llamo demagogia, si me permite, cordialmente, mi amigo a pesar de todo, el señor Caldera.

Entrando más en materia diré que hay dos modelos distintos. Habría que recordar aquel refrán latino que dice *in medio virtus est*, en medio está la virtud. No cabe un modelo en el cual sólo se haga inversión con cargo al fondo del sector público y tampoco un modelo —que S.S. fabricando maniqueos nos ha querido atribuir— en el que sólo se

hagan inversiones desde el sector privado. Señoría, ni lo uno ni lo otro. Es evidente que no se puede rechazar o menospreciar el papel colaborador que tiene la financiación privada en esa aventura importantísima de la financiación de las infraestructuras y del transporte de nuestro país.

Quiero recordarle algo que ha estado presente en la intervención del señor secretario de Estado, pero que quiero insistir. Si se va al modelo de sólo presupuestos, sólo impuestos se produce una demora tal en la entrada en servicio de la infraestructura que seguramente el coste de su anticipación mediante la apelación al sector privado compensa más que de sobra ese exceso de costes al que se ha referido S.S., que por otra parte es harto discutible.

Quiero reiterar, enlazando con mi primera intervención y acabo, señor presidente, que lo que se ha hecho en estos tres años en materia de política de infraestructuras merece nuestra aprobación y nuestro apoyo como grupo parlamentario. Quiero subrayar además un dato importante, ya que el señor Caldera ha insistido en que no se han alcanzado todavía los niveles de inversión en infraestructuras de los tiempos de gobiernos socialistas. Efectivamente, señor Caldera, tengo delante un cuadro que estoy dispuesto a pasarle ahora y seguro que le será muy ilustrativo, en el que se evidencia que el máximo histórico de inversiones del Ministerio de Fomento y del grupo que gira en torno a él fue el año 1991 con el 1,81 por ciento del PIB, pero bajó al 1,60 en 1992, se incrementó ligeramente en 1993 con el 1,64, después bajó, bajó y bajó; bajó al 1,38 en 1994, bajó al 1,33 en 1995, bajó al 1,31 del PIB en 1996, se situó en el 1,14 en 1997 —ahí está la herencia recibida de ustedes— y sólo después ha ido recuperando el tono inversor, al que yo me he referido, al 1,29 en 1998, al 1,30 el año 1999, al 1,50 el año 2000 y si agregamos en el año 2000 las inversiones en autopistas de peaje, que ciertamente no son inversiones del Ministerio de Fomento, pero que hace el país, que además serán capital público, señor Caldera, porque son concesiones que revertirán al Estado en el momento que sea, se alcanza el 1,61 por ciento. Es decir que el año 2000, computando las inversiones en autopistas de peaje, nos situamos en el mismo nivel de esa etapa espléndida y de oro, a la que se ha referido el señor Caldera, de los años 1991 y 1992. Esto ha sido posible, señor presidente, gracias a las iniciativas que, saliéndose del marco convencional de la pura apelación a los capítulos 6 y 7 que practicó el Gobierno socialista, ha llevado a cabo el Gobierno del Partido Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Para terminar este debate de comparecencia del señor secretario de Estado de Infraestructuras y Transporte, el señor Vilalta tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Vilalta González): Quisiera comentar que estas trampas, a que hace referencia el señor Caldera, las hacen todos los países; la prueba es que el método se llama alemán porque este sistema lo han aplicado los alemanes, pero también los italianos. El esfuerzo que han hecho todos los países —yo creo que positivo— para reducir el déficit, y al mismo tiempo no quedarse rezagados en las infraestructuras, es lo que ha llevado a la imaginación financiera —en otras épocas se

hablaba de la ingeniería financiera— justamente al servicio de las infraestructuras y de las dotaciones a la sociedad.

El peaje es también un sistema de financiación. Quisiera comentarle algo que a veces no es suficientemente conocido. En España fuimos pioneros respecto a Francia en cuanto a las autopistas de peaje. No sé si la Estérel-Côte d'Azur fue antes que el túnel de Guadarrama, pero debió ser por los años sesenta. En este momento España tiene apenas 3.000 kilómetros y Francia tiene 10.000. En Francia no se hace ahora una vía de alta capacidad que no sea autopista y no porque no puedan o no quieran hacer una autovía libre; el razonamiento es que si quieren autovía libre tardará mucho más y si quieren autopista se la hacemos ya. Evidentemente con figuras distintas, participadas por el Gobierno, pero la figura del peaje nos permite avanzar y hacer pagar a cada generación la parte correspondiente de cada infraestructura, que tampoco es desdeñable.

Soy catalán, es evidente, se me nota en el habla y le puedo decir que si en Cataluña, o en el País Vasco con la Bilbao-Behovia, no hubieran tenido las autopistas, seguramente hubieran sufrido una penalización de desarrollo. A veces no hay más remedio que crear figuras de participación, nuevas figuras de financiación de las infraestructuras, pero tengamos en cuenta como decía don Luis Ortiz, que, una autopista es una concesión, es red viaria del Estado en concesión; el Estado lo puede hacer directamente o bien en concesión, pero al final revierte al Estado, es red del Estado.

Disiento de usted en que pueda compararse con las centrales eléctricas o las viviendas. Las centrales eléctricas son de la compañía y las viviendas son del propietario, pero en el caso de la autopista no es así. La autopista es del Estado, revierte al Estado y la puede rescatar o imponerle condiciones, porque queda dentro de la figura concesional. No lo digo para debatir modelos ni para que cambie sus planteamientos, sino para que compruebe cómo vemos este tema desde el Ministerio.

El 49,3 por ciento de incremento de inversión no es un invento, es una suma algebraica de aquellas inversiones que aplazadas en el tiempo como el método alemán, han tenido inversión en los distintos años. Por tanto, por un lado es fruto de la suma de las inversiones que no figuran en aquella anualidad porque seguramente serán pagadas el año próximo pero en este año hay una inversión, y por otro la resta de aquellas anualidades que corresponden al año 2000, hay obras del método alemán cuyo pago se efectuaba el año 2000 pero que se han hecho en los años anteriores. Aquí no se ha sumado la total anualidad que corresponde al año 2000 porque es el pago total del método alemán, se ha restado, y solamente se ha dejado en el año 2000 la parte correspondiente que toca ejecutar, si es que queda algo por ejecutar en el año 2000. Por tanto, lo realmente invertido por el método alemán, más lo que está previsto invertir cada año en la construcción de las autopistas de peaje, más los fondos mineros que no figuran en el anexo de los presupuestos del Ministerio y que no son muchos —5.500 millones— pero que también son inversión, da esta suma algebraica de 218.000 millones. Esto unido a la correspondiente inversión estricta e identificable en los presupuestos, pero que no corresponde a la realidad de inversión, da un billón 315.000 millones de pesetas y el 49,6 por ciento de incremento. No es un invento, señorita, es una actuación de rigurosidad desde el punto de

vista de inversión. También es una señal de cara al sector económico que tiene que actuar. El crecimiento del sector de la construcción es importante, en torno al 14 por ciento, tres puntos más en la vivienda que en la obra civil. De cara a este sector económico, es importante decir: esta es la inversión que se está haciendo, y de cara a la oposición y de cara a la ciudadanía, es importante saber exactamente qué se invierte. Por tanto, no se trata de un juego malabar, es una realidad, es un cómputo de lo realmente gastado. Lo mismo para con el GIF. En el GIF se pone realmente la anualidad de gasto, no se acumulan en este cómputo todas las aportaciones que figuran en el capital del GIF.

Me preguntaba si una nueva variante de Guadarrama hace tábula rasa con las anteriores. No; seguimos estando en las variantes que corresponden al estudio informativo. Le avanzo que el eje Valladolid-Madrid sí se empezará el año próximo, el año 2000. Tanto era el interés de no retrasar este tema que además es un interés compartido por ustedes, por el Gobierno, por Renfe y creo que por toda la sociedad, que se avanzó en un concurso de proyecto y obra, con posibilidad de que quedara sólo en proyecto dependiendo del coste, pero se avanzó. Esto no echa para atrás en absoluto este concurso de proyecto y obra, cuya apertura y presentación de ofertas será dentro de poco tiempo, y tiene que coincidir con el final de la información pública del estudio informativo de estas alternativas, que tienen que figurar en el estudio junto con otras para seguir todo el proceso necesario para poder llevar la alternativa definitiva a la declaración de impacto ambiental. Esto procede de una conjunción de dos trámites necesarios y lo que hemos hecho ha sido ir ganando tiempo desde el punto de vista de tener ya una oferta contrastada en cuanto al coste del túnel. Como usted sabe, un túnel de 27 kilómetros, de 25 o de 22 kilómetros no es una infraestructura que se haga todos los días, no solamente aquí sino en el resto del mundo; las referencias son los túneles para el paso del estrecho de Seikan o el paso del Canal de la Mancha. Tendremos que acabar haciéndolo evidentemente, y tenemos otro túnel en los Pirineos centrales el de Vignemale en el que habrá que pensar. No puede imputarnos que no haya interés cuando de hecho se están avanzando los temas para poder tener los datos suficientes y sacar esta obra adelante cuanto antes.

Respecto a la conservación de autovías no se trata de un cambio de modelo, no hay trampa ni cartón, es un sistema de conservación a veinte años. Sí es cierto que algunas de estas obras que tengan que rehacerse, sea el pavimento o sea una variante para mejorar el trazado, quedarán dentro de este conjunto de veinte años, y las propias inversiones pueden diluirse en este período y pueden también avanzarse si fuera necesario para disponer de la vía en las mejores condiciones de tráfico en el menor tiempo posible; todo lo que sea avanzar en condiciones viarias es positivo.

Al señor Torres le quiero decir que hacemos milagros, hacemos las cosas en tiempo mínimo. Hemos sido capaces de hacer el Madrid-Valladolid en un tiempo récord y no será porque la tecnología no nos acompañe. No se preocupe, en el momento que Somport se abra —Vignemale va para más largo, porque es un túnel muy importante—, no se preocupe que hacemos milagros. Este país hace milagros; sabemos hacerlos. **(El señor Torres Sahuquillo: Pero hágalos por Canfranc, no por Somport.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Torres, refrene su entusiasmo.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Vilalta González): El señor Santiso dice que tenemos buenos deseos. Yo creo que es importante que tengamos buenos deseos y sepamos dónde vamos. Me preocuparía que dijera: Ustedes no saben dónde van, no van a hacer nunca esto. Sabemos dónde vamos.

Respecto al ancho, quisiera matizarle que Marruecos también tiene ancho UIC. Seguramente dentro de estos ciento cincuenta años a los que le he retado, acabaremos haciendo el túnel del estrecho de Gibraltar y entonces sí será necesario que desde Algeciras o desde Cádiz podamos recorrer el resto de países europeos. En cualquier caso, a pesar de que se van mejorando los sistemas, el paso por la frontera sigue siendo una penalización, no administrativa porque en este momento las fronteras no existen, pero sigue siendo un problema. Me alegro mucho de que haya muchos trenes de naranjas a Londres, pero el problema ferroviario es que cada vez hay menos trenes de naranjas y más camiones de naranjas.

El Madrid-Barcelona. No solamente aquí sino que también se lee en otros medios que se concentra toda la inversión en Madrid y Barcelona y se deja de hacer la inversión en otros sitios. La línea Madrid y Barcelona en una tercera parte se recupera el coste en veinte años, en cincuenta años se recupera el 75, pero en veinte años, que es un límite lógico de hacer un cálculo de rentabilidad, los recursos financieros ajenos, los de préstamos exteriores se devuelven con cargo al canon que el operador tiene que pagar al pasar, canon que ya está establecido en el conjunto de Estados europeos. Una tercera parte de la inversión en veinte años se recupera por este sistema; otra tercera parte son fondos de cohesión; y otra tercera parte son recursos de los presupuestos del Estado. Cuando hablamos del Madrid-Barcelona, porque hay mucho tráfico —si no hubiera tráfico todo esto no serviría de nada— y hay rentabilidad hemos de tener en cuenta que el Madrid-Barcelona no cuesta a los presupuestos del Estado 1,10 ó 1,15 billones, que es lo que estaba previsto desde hace tres/cuatro años y no hay variación sobre este tema, sino que cuesta una tercera parte.

Cuando se dice que de los fondos de cohesión todo va a Madrid y Barcelona, el Feder Objetivo 1 no puede ir a esta vía, no puede ir a una zona del territorio español que no esté sujeta al Objetivo 1, y el Feder, fondos comunitarios, son diez veces lo que corresponde a fondos de cohesión. Por tanto, inversión de fondos comunitarios hay muy poca, y como vemos una tercera parte de este coste solamente en el Madrid-Barcelona, pero los fondos comunitarios Feder y una parte de los fondos de cohesión no van a esta línea, no van a estos territorios. En este sentido seamos justos, veamos qué se recibe por otros lados, no extrapolamos algo que no es extrapolable, y no digo que no hagamos demagogia porque no quiero decirlo en absoluto, pero no es así. Debemos tener en cuenta que en los territorios donde este reequilibrio territorial hace más falta, y no porque sea de mayores tráficos sino porque hace falta, hay inversión importantísima, porque además no puede ir a otro lado aunque quisieramos, el Feder va a Objetivo 1.

Peajes urbanos. En Madrid habrá unas autopistas de peaje que desdoblán los ejes tradicionales, ejes que son ya de autovía, que se ven colapsados porque son insuficientes, y no hay dinero en los presupuestos del Estado para duplicar, no a cuatro o a seis, sino a doce o a veinte. El crecimiento del parque automovilístico es brutal, y el problema ya no serán los accesos sino las ciudades. Las ciudades no son de goma; cada año matriculamos millón y medio de vehículos, etc.; las ciudades no son de goma. Tenemos que apostar fuertemente por el transporte público, sobre todo en este caso por el transporte público de ferrocarril, y ahí está el esfuerzo que dedican las comunidades autónomas, en el caso de Madrid excepcionalmente, en la red de metro, y el Ministerio en cercanías, y en liberar, como he dicho antes, la red de cercanías de todos aquellos tráficos que son un estorbo, porque no son cadenciados. Paren ustedes, que viene el expreso de Andalucía. No, el expreso de Andalucía, que ahora ya no viene porque es el AVE, no se interfiere con la red convencional; lo mismo pasará con el expreso de Barcelona, con el de Oviedo o Gijón, y con el de La Coruña. En estas nuevas líneas tendrán su cometido en regionales y en largo recorrido; por cierto, en largo recorrido su objetivo es la rentabilidad y Renfe pierde cada año 13.000 millones en largo recorrido. Tenemos que cambiar; a base de ser más competitivos, de que tengamos más viajeros, tenemos que cambiar este signo negativo en la cuenta de explotación del operador, pasar a un signo positivo, y hemos visto en otras líneas que esto es posible.

Tampoco se puede generalizar. El AVE Valencia-Barcelona tarda dos horas; el Talgo Valencia-Barcelona tarda dos horas y cuarto, pero hay dos o tres paradas que no hace el AVE. Por tanto, dependiendo de la infraestructura y de la velocidad que pueda alcanzar no tiene por qué ser cierto tipo de material. Tengamos en cuenta lo que buscamos, que la planificación se está efectuando, no está todavía y me parece que vale la pena estudiarlo bien, en sus aspectos de rentabilidad. ¿Por qué? Porque dentro del objetivo de esta idea ferroviaria primero vamos a actuar en la red convencional, vamos a sacarle el máximo rendimiento a esa red. No se trata de gastar por gastar, de hacer nuevas líneas por hacerlas, y en aquellos tramos —me parece que lo he dicho antes—, en los cuales la red convencional no es capaz de ofrecer un tiempo para que sea competitiva la línea, es cuando se hacen las nuevas líneas. En el momento que estén estos estudios estoy seguro que el ministro los presentará, pero en este momento, señorías, todavía no están acabados. Me parece que por ir muy aprisa no ganamos nada, creo que lo mejor es hacerlo bien.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Vilalta, por su comparecencia, por su copiosa información, y sobre todo gracias por augurarnos ciento cincuenta años de vida y citamos para entonces. Esté usted completamente convencido de que todos los que estamos aquí procuraremos acudir a la cita.

Agradezco mucho a los servicios de la Cámara y a todos los compañeros de la Comisión las facilidades que han dado a esta Presidencia para que el turno de comparecencias se haya podido realizar en el plazo previsto.

Muchas gracias. Se levanta la sesión.

Eran las doce y treinta minutos del mediodía.

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