



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2000

VII Legislatura

Núm. 35

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JUAN IGNACIO BARRERO VALVERDE

Sesión núm. 2

celebrada el jueves, 15 de junio de 2000

	<u>Página</u>
ORDEN DEL DÍA:	
Ratificación de la celebración de las comparecencias acordadas por la Mesa de la Comisión en su reunión de 31 de mayo de 2000	600
Aprobación de la delegación a favor de la Mesa a la que hace referencia la Resolución de la Presidencia de la Cámara de 2 de noviembre de 1983, en relación con el artículo 44 del Reglamento del Congreso de los Diputados. (Número de expediente 042/000002)	600
Comparecencia del señor ministro de Fomento (Álvarez-Cascos Fernández) para informar sobre:	
— Las líneas generales de la política de su Departamento. A petición propia. (Número de expediente 214/000002)	600
— Las líneas generales de la política de su Departamento. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/000022)	600

	Página
Objetivos de su Departamento en la VII legislatura. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/000032)	600
— Prioridades y políticas que piensa impulsar en relación a las materias vinculadas a dicha Comisión durante la VII legislatura. A solicitud del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) (Número de expediente 213/000051).	600

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

-RATIFICACIÓN DE LA CELEBRACIÓN DE LAS COMPARENCIAS ACORDADAS POR LA MESA DE LA COMISIÓN EN SU REUNIÓN DE 31 DE MAYO DE 2000.

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes. Vamos a comenzar la sesión de esta Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados.

Como cuestión previa, someto a SS.SS. la ratificación de la celebración de las comparencias acordadas por la Mesa de la Comisión en su reunión del 31 de mayo del presente año. ¿Se ratifica por asentimiento? **(Pausa.)** Queda ratificada.

-APROBACIÓN, EN SU CASO, DE LA DELEGACIÓN A FAVOR DE LA MESA, A LA QUE HACE REFERENCIA LA RESOLUCIÓN DE LA PRESIDENCIA DE LA CÁMARA, DE 2 DE NOVIEMBRE DE 1983, EN RELACIÓN CON EL ARTÍCULO 44 DEL REGLAMENTO DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS. (Número de expediente 042/000002)

El señor **PRESIDENTE**: Primer punto del orden del día: Aprobación, en su caso, de la delegación a favor de la Mesa, a la que hace referencia la resolución de la Presidencia de la Cámara de 2 de noviembre de 1983, en relación con el artículo 44 del Reglamento del Congreso de los Diputados.

La fórmula que propongo es la siguiente. De conformidad con lo establecido en la resolución de la Presidencia del Congreso de 2 de noviembre de 1983, se delegan en la Mesa de la Comisión las facultades a que se refiere el artículo 44 del Reglamento del Congreso. ¿Les parece bien a sus señorías? **(El señor Caldera Sánchez-Capitán pide la palabra.)** Señor Caldera.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Señor presidente, estamos de acuerdo con la fórmula, pero dentro del espíritu interpretativo que se ha acuñado en las legislaturas anteriores. Es decir, cuando se trate de solicitar una comparencia por cualquier grupo parlamentario, se exigirá unanimidad en la negativa. Si la negativa no es unánime, se rescatará por

parte de la Comisión la facultad de decidir si se acepta o no la petición de comparencia. Ésa es la práctica habitual y queremos que quede muy claro desde el primer momento de esta legislatura.

El señor **PRESIDENTE**: No hace falta porque, efectivamente, es de acuerdo con el espíritu anterior, que está recogido en una resolución.

COMPARENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE FOMENTO (ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ), PARA INFORMAR SOBRE:

-LAS LÍNEAS GENERALES DE LA POLÍTICA DE SU DEPARTAMENTO. A PETICIÓN PROPIA. (Número de expediente 214/000002)

-LAS LÍNEAS GENERALES DE LA POLÍTICA DE SU DEPARTAMENTO. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 213/000022)

-LAS LÍNEAS FUNDAMENTALES DE ACTUACIÓN DE SU DEPARTAMENTO EN LA VII LEGISLATURA, CON ESPECIAL REFERENCIA A GALICIA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 213/000032)

-PRIORIDADES Y POLÍTICAS QUE PIENSA IMPULSAR EN RELACIÓN CON LAS MATERIAS VINCULADAS A DICHA COMISIÓN DURANTE LA VII LEGISLATURA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 213/000051)

El señor **PRESIDENTE**: El punto siguiente del orden del día se refiere a la comparencia del señor ministro de Fomento, don Francisco Álvarez-Cascos, para que explique cuál va a ser la política de su departamento en los próximos años. En este sentido, ha habido peticiones de los Grupos Socialista, Mixto y Catalán, además de la del propio ministro que, naturalmente, se van a sustanciar de forma conjunta.

De conformidad con lo que la Mesa acordó en su momento, la ordenación de la comparecencia y del debate, en su caso, será la siguiente: intervendrá el señor ministro por el tiempo que él considere oportuno para poder explicar, tan ampliamente como desee, cuál va a ser la política de su departamento. Después, intervendrán los portavoces de los grupos, naturalmente, con la flexibilidad que esta Presidencia considere oportuno, pero hay que dar un tiempo que puede ser de alrededor de 20 minutos, con el orden siguiente: en primer lugar, el Grupo Socialista; a continuación, el Grupo Mixto; después, el Grupo Catalán y, por último, el resto de los grupos, de menor a mayor, cerrando el Grupo Popular. Contestará el ministro y habrá un segundo turno de los portavoces de los distintos grupos, por un tiempo máximo de 10 minutos, cerrando el debate, lógicamente, el señor ministro. Este fue el acuerdo de la Mesa, como recordarán los portavoces aquí presentes y el resto de mis compañeros de la Mesa. Por tanto, vamos a iniciar el punto esencial del orden del día de esta reunión.

Tiene la palabra el señor ministro de Fomento, don Francisco Álvarez-Cascos.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Con la venia, señor presidente.

Señorías, en esta comparecencia inicial ante la Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados quiero comenzar dirigiendo un respetuoso saludo a todos sus miembros, acompañado de mi plena y sincera voluntad de participación en los trabajos parlamentarios que tienen encomendados, para lo que pongo a su disposición la posibilidad de elaborar consensuadamente un calendario de presencias mínimas de este ministro, por período de sesiones, que materialice el espíritu de colaboración y facilite la agenda de trabajo de todos, en beneficio de la institución parlamentaria.

El Ministerio de Fomento presenta en esta VII Legislatura un cambio que merece ser reseñado. Si en 1996 las tradicionales competencias de aguas, de costas y de medio ambiente, que residían en la sede del departamento de Obras Públicas, dieron forma al nuevo Ministerio de Medio Ambiente, en 2000 las competencias de las desbordantes telecomunicaciones constituyen el núcleo básico del recién estrenado Ministerio de Ciencia y Tecnología. En consecuencia, el Ministerio de Fomento se ocupa hoy, a grandes rasgos, de los transportes y de las infraestructuras viarias, ferroviarias, portuarias y aeroportuarias, así como de las comunicaciones postales y telegráficas, del suelo y de la vivienda, todo ello en el ámbito de la titularidad del Estado en estas materias.

El programa de actuación, cuyas líneas maestras deseo dar a conocer a esta Comisión, se enmarca en tres grandes compromisos: Primero, el programa electoral del Partido Popular, apoyado mayoritariamente por los españoles en las elecciones generales del pasa-

do 12 de marzo; segundo, el discurso de investidura del presidente Aznar, respaldado por una amplia mayoría de 202 diputados de esta Cámara, y, tercero, el hilo conductor de la coherencia con las actuaciones emprendidas por el Gobierno anterior, que por su carácter marcadamente plurianual deben ser continuadas o concluidas a lo largo de esta legislatura.

Explicitadas estas referencias no me extenderé sobre sus detalles, por considerarlos sobradamente conocidos por SS.SS., para pasar directamente a describir las líneas maestras de este programa de actuación. Como fin básico de su política de servicios y de infraestructuras, el Ministerio de Fomento se propone, a través del conjunto de sus actuaciones, contribuir activamente a la consecución de los objetivos fundamentales de la política del Gobierno, que se concretan en alcanzar la convergencia real dentro de la Unión Europea y el pleno empleo en el horizonte de la primera década del siglo XXI. Para ello es imprescindible considerar las infraestructuras como una palanca que impulse y fortalezca nuestra economía, capaz de superar los estrangulamientos de comunicaciones que puedan frenar el desarrollo de sectores enteros y de territorios concretos de España y de evitar que puedan ahondar nuestro secular retraso con las naciones líderes del continente. Los extraordinarios resultados alcanzados en la negociación de la Agenda 2000, la buena situación económica, la salud de nuestras finanzas públicas, el favorable contexto exterior y el marco de estabilidad que ofrece el euro permitirán a España afrontar un gran programa de inversiones en infraestructuras, a ejecutar entre 2000 y 2010, que corrija nuestro déficit crónico en este terreno. Este programa de todas las administraciones públicas españolas, que permitirá homologarnos en infraestructuras con nuestros socios más importantes de la Unión Europea con la ayuda de los fondos europeos, tendrá su desarrollo lógico en lo que afecta a las competencias del Estado, y en particular en lo que afecta a las materias propias del Ministerio de Fomento. Básicamente, en carreteras, debemos completar los más de 13.000 kilómetros del mallado completo de la red de gran capacidad. En ferrocarriles, debemos crear una nueva red de líneas de alta velocidad para el tren del siglo XXI, superpuesta a la red convencional existente, que permita triplicar el número de viajeros que la utilicen. En aeropuertos, debemos ampliar sustancialmente las infraestructuras existentes para coger sin tensiones el vertiginoso crecimiento del tráfico aéreo, reflejado en los 60 millones y 40 millones de pasajeros que recibirán respectivamente los aeropuertos de Madrid y de Barcelona en el horizonte del período. En puertos, debemos aumentar la capacidad de sus instalaciones, al tiempo que mejoramos la competitividad de sus servicios. En correos, debemos garantizar un servicio postal universal de calidad y la viabilidad futura de la entidad en un marco de competencia creciente. En vivienda,

debemos hacer plenamente efectivo el derecho de todos los españoles reconocido por nuestra Constitución.

Pero el Ministerio de Fomento no sólo contribuirá a los objetivos de la política económica con la política de infraestructuras; el Ministerio cuidará de que sus actividades se rijan en todos los órdenes por criterios de eficiencia económica, para contribuir también, en su vertiente reguladora y gestora, en materias de su competencia, a la competitividad de nuestra economía y a la creación de empleo. Todo ello desde el máximo respeto a la estabilidad macroeconómica y presupuestaria y con estricto cumplimiento del Pacto de Estabilidad y crecimiento con nuestros socios europeos, pero también desde una concepción de la política de infraestructuras que evite que su papel quede relegado a representar meramente la partida de gasto con la que se ajusta el presupuesto y que tan perversos efectos ha tenido en la provisión de infraestructuras en España y en nuestro sector de la ingeniería civil.

El escenario inversor. Los cálculos realizados, reflejados parcialmente en el PDR para las regiones Objetivo 1 presentado a las autoridades europeas, permiten anticipar que el coste total del programa de inversiones para todos los agentes inversores del sector público estaría situado en el entorno de los 19 billones de pesetas en el período 2000-2006.

Esto significa que habrá que comprometer inversiones en infraestructuras por un importe equivalente al 2,7 por ciento del PIB de media anual en los próximos siete años, aproximadamente un 60 por ciento responsabilidad del sector público estatal y un 40 por ciento del sector público territorial, para cerrar nuestro déficit en obras públicas. De este modo, el programa estaría plenamente ejecutado al final de la década 2000-2010.

Las hipótesis de trabajo contempladas como base en las previsiones económicas han sido las siguientes: crecimiento del PIB en el período 2000-2003, en media anual, el 3,3 por ciento; es el objetivo del Programa de estabilidad y crecimiento de España. Crecimiento del PIB en el período 2004-2010, en media anual, el 2,5 por ciento; deflactor del PIB del 2 por ciento, para todos los años del período 2000-2010. Equilibrio presupuestario en 2001 y, finalmente, crecimiento del gasto en inversiones, punto y medio porcentual por encima del PIB a partir del 2001.

Teniendo en cuenta que la inversión pública en infraestructuras viene siendo el 60 por ciento de la inversión pública total, la inversión comprometida, incluyendo equipamientos sociales y resto de inversiones, alcanzará un valor de 4,5 puntos porcentuales del PIB en media anual, incluida la participación del sector privado. De esta forma, junto al cierre de nuestro déficit histórico en materia de infraestructuras se alcanzarán las cotas de calidad en nuestro stock de infraestructuras propias de los países más avanzados de Europa.

El reparto 60-40 entre el sector público estatal y el territorial significa que el Estado para cerrar nuestro

déficit histórico acometerá proyectos por valor de 11,5 billones de pesetas y las administraciones territoriales los 7,5 billones restantes en el período 2000-2006. La parte del programa que le corresponde abordar al Ministerio de Fomento ascenderá en el septenio a 10 billones de pesetas: 4,2 billones para carreteras; 3,6 billones para ferrocarriles; 1,2 billones para aeropuertos; 0,6 billones para puertos y 0,4 billones para otras infraestructuras.

Estas inversiones para el cierre del déficit de infraestructuras y las inversiones de mejora de la calidad del stock ya existente se elevarán conjuntamente a 17,1 billones de pesetas en el decenio 2000-2010. De esta forma, se garantizará la movilidad eficiente de personas y bienes en nuestra geografía y entre nuestro territorio y los territorios vecinos en condiciones de cantidad y calidad homologables a los países más prósperos de Europa.

En lo que se refiere al período que abarca la actual legislatura 2000-2004, los compromisos para inversiones que anuncio en esta comparecencia, incluidos los financiados por el sector privado, serán los siguientes: 2,8 billones de pesetas destinados a carreteras; 2,4 billones a ferrocarriles; 1,1 billones a aeropuertos; 0,6 billones a puertos y 0,3 billones a otras infraestructuras. El esfuerzo inversor del Ministerio de Fomento en esta legislatura sumará, pues, 7,2 billones de pesetas.

La financiación de tan ambicioso programa de inversiones será posible siempre y cuando se optimicen las posibilidades que ofrecen las distintas fórmulas que integran ahora, y más adelante en el futuro, el sistema de provisión de infraestructuras, en particular aquellas que permitan la participación del capital privado y la colaboración de las comunidades autónomas en la financiación de los proyectos de competencia estatal.

La sabia combinación de fórmulas de financiación, recursos públicos y privados, fondos europeos y otros incentivos hará factible una participación media intersectorial de casi el 20 por ciento de capital privado en la financiación de los compromisos del programa de actuaciones, lo que permitirá asegurar su plena realización.

En ese sentido, señorías, quiero informarles de que ya se han iniciado los trabajos para elaborar un nuevo proyecto de ley que sirva de marco jurídico para la financiación privada de infraestructuras de interés general y que configure un modelo de provisión de las obras públicas más ágil, versátil y capaz, que refuerce el papel ordenador y regulador que le corresponde desarrollar a las distintas administraciones en el fomento de las obras públicas. Un modelo, en fin, más adaptado a nuestras necesidades actuales que permita que la política de infraestructuras pueda ser un instrumento útil de la política anticíclica y plenamente compatible con nuestra pertenencia al euro.

Se trata, en definitiva, de abordar una reforma estructural necesaria y de importante calado que acabará surtiendo efectos inducidos sobre un sector clave de

la economía española, el de la construcción, que ocupa el 10,4 por ciento de nuestra población activa y representa el 7,3 por ciento del PIB.

Además, con el nuevo marco regulador las empresas españolas de este sector acumularán ventajas comparativas para concurrir en los mercados internacionales con garantías de éxito, contribuyendo favorablemente al saldo de nuestra balanza exterior. En esta línea de estímulo a la competitividad, la política del Ministerio de Fomento procurará hacer más eficiente y transparente la contratación pública. A tal efecto, el nuevo reglamento que debe desarrollar la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas y los nuevos pliegos de contratación que se aprueben en su desarrollo contendrán cláusulas que favorezcan la más amplia concurrencia de empresas, de tal modo que el juego mismo de las ofertas asegure un producto de calidad en las mejores condiciones técnicas y económicas.

Permítanme, señorías, que a continuación, en aras de la concisión deseable y de la claridad exigible, ordene sistemáticamente las diferentes actuaciones, abordando separadamente un primer bloque bajo el título de la seguridad, otro después bajo la rúbrica de la calidad y finalmente un tercero bajo el rótulo de la modernidad.

Seguridad, calidad y modernidad, son tres valores inseparables, inseparables pero diferenciables a la hora de perfilar un programa general de infraestructuras al servicio del interés general de los españoles.

La seguridad como objetivo explícito. A la hora de examinar las diferentes actuaciones que hoy se contemplan en el programa de actuación que estoy presentando, deseo subrayar el compromiso previo y explícito con la seguridad de nuestras redes y de nuestros servicios de transporte y su inseparable traducción a la seguridad en el sector de la construcción.

La seguridad como un fin y no como una consecuencia presidirá cualquier iniciativa de las muchas que se contienen en este programa de actuación. Ello exige formalizar como instrumentos de diseño, de ejecución, de gestión y de control de los planes de seguridad los necesarios y convenientes grupos de trabajo, unas veces llamados a formar la mesa de diálogo previo y otras a desarrollar tareas de seguimiento, grupos de trabajo compuestos por los empresarios y por los sindicatos del sector para apoyar a la Administración en la definición y en el cumplimiento de los objetivos de seguridad que nos hemos impuesto.

La creación de una auténtica cultura de seguridad en la construcción, en general, y en los edificios de viviendas y en las obras públicas, en particular, debe convertirse en un objetivo irrenunciable para prevenir riesgos, reducir las tasas de siniestralidad y velar por el cumplimiento de las disposiciones vigentes contenidas en la Ley 31/1995, de prevención de riesgos laborales y en el reglamento contenido en el Real Decreto 1627/1997 que la desarrolla.

En el sector de la edificación, además, el Ministerio de Fomento elaborará, a través de un proceso abierto y en el plazo de dos años, el código técnico de la edificación que, con aspectos de indudable interés, también para la calidad de las viviendas, fijará los requisitos básicos que, en materia de seguridad y habitabilidad, deberán cumplir todas las edificaciones.

En el sector de las carreteras se va a preparar un plan extraordinario y urgente de seguridad vial que complemente y mejore el que actualmente se viene desarrollando. En el citado programa se prestará una especial atención al estudio de los puntos negros y de los tramos de concentración de accidentes, así como a las actuaciones preventivas de seguridad vial, analizando todos los componentes relacionados con la carretera que inciden en el fenómeno de la accidentalidad, a fin de diseñar y ejecutar las mejoras puntuales que exija el objetivo enunciado.

Dentro de este ámbito, se pretende extender la sensibilidad en materia de seguridad vial a todos los ámbitos de actuación de la Dirección General de Carreteras desde la primera fase de concepción de la obra, pasando por la fase de construcción y finalizando en la explotación de la misma durante su vida útil, de tal forma que la seguridad vial sea permanentemente la primera referencia de cualquier actuación en la red de carreteras estatal.

Como anticipo de este plan extraordinario ya se está procediendo a desarrollar una modificación de las barreras de seguridad elásticas de las carreteras para eliminar los daños a ciclistas y motociclistas (con una protección adicional de los postes de sustentación, con la sustitución paulatina de los perfiles de los mismos, y con la adaptación de longitudes y tramos de desvanecimiento) en concordancia con las recomendaciones que en estos momentos estudia y propugna la Unión Europea.

Por supuesto, el Ministerio de Fomento intensificará la mejor y más estrecha colaboración con el de Interior en materia de tráfico, e impulsará las tareas de la Comisión Interministerial creada al efecto para coordinar las actuaciones de todos los departamentos de la Administración implicados.

En el campo ferroviario el Ministerio impulsará la eliminación de los pasos a nivel existentes en colaboración con otras administraciones y se promoverá la intensificación de las actuaciones de mejora y extensión de los sistemas automáticos de protección de los pasos a nivel en todos aquellos puntos en que no sea posible su supresión a corto plazo. Asimismo, procuraremos la extensión de los enclavamientos de última generación en las estaciones; de los sistemas de anuncio de señales y frenado automático en la red y en todos los vehículos motores y autopropulsados; de la telefonía tren-tierra y de los sistemas de vigilancia también en todos los vehículos motores para combatir eficaz-

mente el error humano y conseguir unas condiciones de seguridad frente al fallo en el transporte ferroviario.

Tanto en el sector de las carreteras como en el ferroviario la seguridad de los túneles debe incorporar todas las medidas y los equipamientos que la experiencia europea reciente ha exigido como respuesta a los riesgos objetivos que potencialmente pueden presentarse.

Dentro del capítulo de infraestructuras aeroportuarias nos proponemos perfeccionar la meteorología aeronáutica como servicio asociado a la gestión del tráfico aéreo que vaya incorporando los avances tecnológicos necesarios, y acelerar la modernización de todos los sistemas de ayuda terrestre para la navegación en ruta, aproximación, aterrizaje y guiado en la superficie, de acuerdo con las nuevas tecnologías y los nuevos requerimientos internacionales.

En el aeropuerto de Palma de Mallorca, y en los aeropuertos más afectados por niebla, Bilbao, Asturias y Vigo, se implantarán a lo largo de esta legislatura los sistemas y procedimientos de la categoría II/III (operación en condiciones de visibilidad reducida) en la que ya se encuentra Madrid, y se encontrarán Barcelona, Vitoria y Santiago antes de fin de 2000.

En la misma línea de actuaciones aceleraremos la implantación de nuevos sistemas de ayudas a la navegación marítima en las costas españolas, como el GPS, así como el desarrollo de sistemas de supervisión remota con telecontrol de las ayudas a la navegación que nos permita tener información en tiempo real del funcionamiento de los faros, y completaremos el desarrollo de las redes de medición de los parámetros oceanometeorológicos para la definición del clima marítimo de cara a la seguridad tanto de las infraestructuras portuarias como de las actividades marítimas.

Asimismo, potenciaremos la creación de centros de coordinación de servicios en todos los puertos conjuntamente con la Dirección General de la Marina Mercante, que permita alcanzar una coordinación efectiva entre las autoridades marítimas y portuarias en el desarrollo de las operaciones portuarias.

Por su parte, en el transporte terrestre por carretera el Ministerio de Fomento va a centrar sus esfuerzos en esta materia favoreciendo la implantación del tacógrafo digital, prevista para el verano del año 2002, con la colaboración activa del sector profesional afectado.

Asimismo, con participación de los departamentos interesados, estamos elaborando un nuevo Decreto regulador de las condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores para intentar reducir drásticamente los riesgos denunciados con insistencia por las asociaciones de padres, organizaciones sindicales y otras entidades sociales. El proyecto de dicho Decreto procurará reflejar el máximo consenso posible con las comunidades autónomas y con el Comité Nacional de Transportes por Carretera y el Consejo Nacional de Transportes Terrestres, antes de su definitiva aprobación.

También continuaremos impulsando la implantación de consejeros de seguridad en el transporte de mercancías peligrosas por carretera, obligatorios desde el 1 de enero de este año, en aplicación de la normativa europea.

El desarrollo de un nuevo modelo de sector ferroviario en España, al que más adelante me referiré, obliga al Ministerio de Fomento a prestar especial atención a la garantía de la seguridad de la circulación y el mantenimiento de la cultura de seguridad en la organización, lo que exige una definición precisa de las responsabilidades de cada uno de los agentes del sistema (administración reguladora, gestores de infraestructura y operadores) en los planos de la normativa, la inspección, la ejecución y el control. Por otra parte, los viajeros que eligen el ferrocarril como medio de transporte demandan crecientemente medidas de protección personal y de los bienes frente a actos delictivos o vandálicos. Continuaremos la instalación de sistemas de seguridad contra intrusión, robo y vandalismo, como respuesta a una exigencia creciente de los usuarios. Las estaciones más importantes de Renfe y FEVE ya cuentan con círculo cerrado de televisión y central de alarmas, aparte de sistemas antiintrusión, antirrobo y contra incendios.

Este mismo tipo de medidas de seguridad se deben generalizar en todos los aeropuertos, además de garantizar el cumplimiento de la normativa europea sobre la inspección del cien por cien del equipaje en bodega de cada avión. Además en cuanto al transporte aéreo, daremos un impulso efectivo al proceso de adopción y publicación de los códigos europeos JAR referentes a la formación y licencias del personal aeronáutico, certificación, mantenimiento y fabricación de productos aeronáuticos y operaciones en vuelo.

La marina mercante plantea la necesidad de poner un énfasis especial en la verificación del cumplimiento de las normas sobre seguridad marítima, no sólo en los buques de bandera española, sino también aquellos de otras banderas en el marco del Memorandum de París. También se hace preciso incorporar a los sistemas de formación de los profesionales de la mar las directrices emanadas del convenio internacional de formación y guardia de la gente de mar, de la Organización Marítima Internacional. Por supuesto, impulsaremos el cumplimiento del Plan Nacional de Salvamento, vigente hasta el 2001, y elaboraremos para su aprobación y ejecución el correspondiente al cuatrienio 2002-2005. Asimismo, actualizaremos las normativas sobre tripulaciones mínimas de seguridad de los buques españoles, que procede de 1964 y está totalmente obsoleta.

Finalmente, el Instituto Geográfico Nacional concluirá en 2002 la instalación en todo el territorio nacional de la nueva red sísmica española digital, vía satélite, que mejorará sensiblemente las prestaciones de la actual red. La nueva red permitirá un estudio detallado del fenómeno sísmico español y, por tanto, ofrecerá a la sociedad una información sísmica más exacta y más fiable. Asimismo, a principios de 2001 estará lista la

modificación de la actual normativa de construcción sismorresistente, de enero de 1995. Las modificaciones introducidas se refieren principalmente a la peligrosidad sísmica y al tipo de suelos a considerar.

La apuesta por la calidad. El compromiso de mejorar la satisfacción de las necesidades de los ciudadanos requiere, inexcusablemente, elevar la calidad de los servicios de transporte y de las prestaciones de las infraestructuras que facilita el Estado, y es una segunda premisa, junto con la de seguridad, que caracterizará todas las actuaciones del Ministerio de Fomento.

La protección del entorno natural, traducida en un ejercicio permanente de eliminación o reducción de los impactos producidos por la necesidad de mejorar nuestra red de infraestructuras y nuestros servicios de transporte, constituye uno de los cimientos esenciales de la política medioambiental del Gobierno. Para ello, dentro del estricto cumplimiento de la legislación vigente en esta materia, y dentro de ella el artículo 130-R. del Acta Única Europea, seguiremos desarrollando una metodología que permita al Ministerio de Fomento evaluar los impactos potenciales para su correcta eliminación a través de todo el proceso constructivo, desde el proyecto hasta la puesta en explotación de una obra, así como otros factores de distorsión como el ruido, la contaminación o las molestias a los usuarios de las infraestructuras.

El Ministerio de Fomento apuesta decididamente por la calidad en el desarrollo de las obras, desde los estudios preliminares hasta su construcción, pasando por un control riguroso en la elaboración de proyectos y ejecución de las obras. En este último sentido, la medida que acaba de adoptar el Ministerio de Fomento de realizar las operaciones de mantenimiento de calzada en las horas de menor afección al tráfico, desde el momento que elimina colapsos circulatorios, redundará en una mayor calidad del servicio prestado.

Dentro de esta misma filosofía de mejora de la calidad del servicio se promoverán acuerdos de modificación de los planes de trabajo de las obras en ejecución que afecten a calzadas en servicio para que la duración del trabajo en las mismas se acorte lo más posible, estableciendo, si fuese preciso, tres turnos de trabajo, incluso en fines de semana y festivos.

Estas medidas, aplicables en obras de mantenimiento, se extenderán a las actuaciones de construcción de nuevas carreteras o de acondicionamientos de las ya existentes que afecten a calzadas actuales y se acometerán con los criterios anteriores, para lo que dichas medidas vendrán recogidas en los pliegos de prescripciones correspondientes, lo cual supone una clara mejora del servicio, además de las condiciones de seguridad tanto de conductores como de trabajadores.

Dentro del mismo apartado, adquieren una especial relevancia las actividades y cometidos relacionados con la explotación de la carretera, como son, entre otras, la ayuda a la vialidad, las actuaciones de vialidad

invernal, la atención a accidentes e incidencias, la señalización fija y variable, tanto la definitiva como la de obras, la ordenación y reordenación de accesos, la coordinación con las autoridades de tráfico o las actividades de uso y defensa de la carretera. Todas ellas tendrán un papel relevante y nos proponemos que se desarrollen ampliamente en el sentido de mejora de los servicios a prestar al ciudadano. Dentro de este campo de actividad, se pretenden fomentar, a través de un programa a implantar por la Dirección General de Carreteras, los sistemas avanzados de explotación, que mejorarán notablemente la gestión en las carreteras de la red del Estado y, consecuentemente, la calidad del servicio prestado. Entre estos sistemas avanzados de explotación se incluirán los sistemas de señalización variable, los sistemas de detección automática de incidentes, las estaciones meteorológicas y los sistemas de información geográfica aplicados a la explotación.

Los aeropuertos y la navegación aérea contarán con su respectivo Plan general de calidad. En el primer caso, AENA extenderá el modelo europeo de la excelencia en la calidad, EFQM, a toda la organización. Se contará con un programa permanente de mejoras en las operaciones —puntualidad, tránsitos, asistencia en tierra a aeronaves—, que deberá contemplar la información suficiente y puntual al pasajero, así como servicios de atención a las incidencias y a las reclamaciones. Se garantizará la mayor accesibilidad a los aeropuertos por las personas con minusvalías.

En el segundo caso conviene recordar que la navegación aérea está inmersa en un proceso de cambio impulsado por la Unión Europea, que supone una reconsideración completa de la forma en que se gestiona el espacio aéreo europeo, para hacer frente a sus expectativas de crecimiento y evitar su creciente saturación. La vicepresidenta y comisaria de Transportes y Energía de la Unión Europea impulsa un proyecto denominado Cielo Único, que pretende superar el modelo basado en la repartición del espacio según las fronteras nacionales, para llegar a otro, de gestión simplificada y racionalizada, según el concepto similar al ya existente para el mercado único. El Ministerio de Fomento está claramente comprometido con esta iniciativa, actualmente en fase de estudio y de análisis, con participación de todos los estados miembros.

En los puertos, entre otras actuaciones reseñables es necesario asegurar que el diseño estratégico de sus servicios se oriente hacia unas prestaciones de calidad. Para ello se aprobarán pliegos de condiciones generales para el ejercicio de actividades, tales como consignatarios de buques de mercancías, de compradores mayoristas y vendedores de pescado fresco, así como el Reglamento general de servicio y policía de los puertos y las correspondientes ordenanzas portuarias. Además, potenciaremos la coordinación entre los diferentes organismos del Estado, para conseguir la ventanilla única en el despacho de las mercancías.

Las mejoras de calidad en el sector del transporte por carretera son muy diversas, desde el perfeccionamiento del sistema concesional para incentivar la competencia y la calidad, hasta la aprobación de condiciones generales de contratación en el transporte de viajeros por carretera y ferrocarril, pasando por las medidas de impulso a la renovación de las flotas de cara al objetivo del cumplimiento de las normas Euro-2 y Euro-3. También Renfe y Feve están incorporando a sus unidades de negocio técnicas de gestión de calidad, en línea con el modelo europeo de excelencia EFQM, que ya están dando buenos resultados y que van a continuar en la búsqueda permanente de resultados óptimos en cuestiones clave como la atención a los viajeros o la puntualidad. En la construcción de las nuevas redes ferroviarias y en la transformación de las existentes, se aplicará la Directiva 96/48, sobre interoperabilidad, cuya trasposición se realizará próximamente. Para ello, las actuaciones incluidas en el programa ferroviario 2000-2007 implican la adopción de decisiones sobre la interoperabilidad en España que permitan la compatibilización del uso de las líneas con ancho internacional con las que tienen ancho ibérico. Estas decisiones impulsarán el desarrollo tecnológico de los elementos de la superestructura —traviesas, desvíos, electrificación y señalización— y de los trenes. Respecto de éstos, es bueno recordar que España es uno de los países pioneros en el desarrollo de esta tecnología de cambio de ancho que posibilita el paso de los trenes por todas las líneas.

En el área del transporte aéreo propiamente dicho, nos proponemos continuar el esfuerzo de información de AENA a los pasajeros acerca de sus derechos así como la adopción de códigos voluntarios por parte de las compañías aéreas para prevenir incidencias y para atender adecuadamente a los viajeros afectados en los casos de *overbooking*, retrasos o cancelaciones de vuelos, todo ello sin perjuicio de la adopción de iniciativas formales en el seno de la Unión Europea para reglamentar adecuadamente las respuestas obligadas a estas situaciones inaceptables.

La Declaración de impacto ambiental de 1996 sobre el proyecto de ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas obligó a AENA a elaborar un plan de aislamientos acústico y a ejecutarlo en un plazo máximo de seis años. El citado plan está siendo llevado a cabo según progresan las actividades desarrolladas por las comisiones técnica, de gestión y de vigilancia del ruido, constituidas en su mayor parte por representantes de los ayuntamientos afectados por el impacto acústico.

AENA inició el aislamiento de 912 viviendas en Mejorada del Campo tan pronto como dispuso de la aprobación de las comisiones técnica y de gestión. Asimismo, el próximo mes de julio se iniciará el aislamiento de más de dos mil viviendas en distintas localidades afectadas. Además, AENA ha impulsado

acciones tendentes a agilizar los procedimientos de tramitación y ejecución de aislamiento de viviendas de forma que permitan concluir la ejecución del plan de aislamiento acústico antes de finalizar el plazo establecido por la Declaración de impacto ambiental. El Ministerio de Fomento tiene el compromiso de ejecutar el citado plan con todos los recursos humanos y materiales necesarios, habiendo asignado AENA más de 30.000 millones de pesetas para tal fin, y está llevando a cabo además otras acciones para reducir el impacto acústico causado por las operaciones de las aeronaves, como son: la implantación de nuevas rutas, restricciones de operación en horario nocturno y el establecimiento del volumen máximo de cuota de ruido que puede ser producido por las aeronaves.

Las recientes experiencias acumuladas tras el catástrofe del buque Erika en las costas francesas aconsejan crear inmediatamente una base logística general con equipos y material de lucha contra la contaminación marina transportables urgentemente, así como un grupo de intervención con preparación operativa y preventiva. Por otra parte, la decisión norteamericana a raíz de la catástrofe ocasionada por el Exxon Valdez de adelantar al año 2010 la obligatoriedad del empleo de petroleros de doble casco para navegar por sus costas, fijada por la OMI —Organización Marítima Internacional— para el año 2019, plantea el reto de adoptar en Europa una decisión similar, que será impulsada por el Gobierno francés durante el semestre de su Presidencia europea y que deberá ir acompañada de otras decisiones en el ámbito de la construcción naval así como en el campo de la fiscalidad y de la financiación del sector.

La calidad de los servicios de Correos y Telégrafos se mejorará progresivamente, tanto en lo relativo a la accesibilidad a la red postal —red de oficinas y puntos de admisión— y a los horarios de atención al público como en cuanto a la eficacia de la distribución, con el objetivo de garantizar en la presente legislatura las entregas del correo en destino, al día siguiente de su imposición, para el 85 por ciento de los envíos nacionales de línea básica, frente al 60 por ciento actual.

Finalmente, el Ministerio de Fomento acometerá a través del Instituto Geográfico Nacional un plan de nivelación de alta precisión en todo el territorio nacional que, conjuntamente con la cartografía digital a escala 1:25.000, continua para todo el territorio, constituya la infraestructura base de todas las citadas.

La visión integral de las infraestructuras como elemento clave de la modernidad. Al comienzo de mi intervención subrayé que las actuaciones del Ministerio de Fomento se orientarán hacia la consecución de la convergencia real con los países más avanzados de la Unión Europea y del pleno empleo, en el horizonte de la próxima década. Un objetivo finalista tan ambicioso difícilmente podrá ser alcanzado si no se diseñan las actuaciones instrumentales de creación de infraestruc-

turas y de organización de los servicios para aprovechar los potenciales máximos de los agentes públicos y privados que protagonizan la actividad económica de nuestra sociedad. La naturaleza de las infraestructuras de transportes y comunicaciones, su papel decisivo como factor de cohesión territorial y su complementariedad con el papel regulador que compete al Estado, justifican sobradamente la titularidad pública de dichas infraestructuras. Sin embargo, la existencia de operadores y prestadores de servicios en el campo de la iniciativa privada, dispuestos a competir en la gestión y en el uso de las infraestructuras de transportes, justifica asimismo la reforma del modelo para facilitar su apertura hacia nuevas formas de gestión más eficaces y hacia un aprovechamiento más intenso de estas infraestructuras.

La política ferroviaria europea impulsa este proceso de liberalización del transporte por ferrocarril como respuesta para mejorar su situación y su participación en la demanda global de transporte. Para ello está en marcha un nuevo Paquete Ferroviario con tres grandes bloques de modificaciones: en infraestructuras, en especificaciones técnicas y en el plano financiero. El primero de ellos, el de infraestructuras, es el que se encuentra en estado más avanzado: a trámite en el Parlamento Europeo. Este proceso implicará la segregación del sistema ferroviario en dos grupos de actividades: las derivadas de los negocios de los operadores de transporte y negocios de servicios anexos y las correspondientes a la gestión de la infraestructura. Este proceso de nueva configuración del sector exigirá a todos los actores implicados —Renfe, FEVE y el GIF— un enorme esfuerzo de coordinación y de diseño de nuevos sistemas, imprescindible para que la transición se haga en las mejores condiciones de eficiencia económica, de racionalidad organizativa y, sobre todo, de garantía en la mejora de las condiciones de seguridad y de calidad que reciben y perciben los clientes del ferrocarril español. El diseño de la nueva configuración ferroviaria, su discusión, aprobación y puesta en marcha, constituye el primer compromiso de modernidad que adquiere el Ministerio de Fomento, y que impulsará, señorías, en un clima de diálogo abierto con los grupos políticos y con los agentes sociales en el ámbito de sus respectivas competencias y preocupaciones.

La marina mercante española necesita continuar mejorando su competitividad. Para ello, entre otras medidas, consolidaremos el Registro Especial de Buques y Empresas de Canarias, así como impulsaremos otras medidas que favorezcan la modernización del sector.

En el caso del transporte aéreo los perfiles de cada agente son distintos. El organismo público regulador es la Dirección General de Aviación Civil, que hoy está infradotada para atender las necesidades del momento actual. El sector de los operadores, las compañías aéreas, está liberalizado y el titular de la infraestructura,

AENA, es, a la vez, prestador de servicios, tanto de navegación aérea como aeroportuaria. El Ministerio de Fomento se propone adecuar la Dirección General de Aviación Civil al nuevo marco, reforzando sus medios en materia de defensa de los intereses de los usuarios y de la libre competencia. Además, una vez concluidos los estudios encargados por el propio Ministerio, se acometerá el proceso de separación de la gestión de la infraestructura y los servicios aeroportuarios de los servicios de navegación aérea. En el capítulo anterior ya señalé que estos últimos se orientan a su vez hacia un proyecto de internacionalización, impulsado en el ámbito europeo bajo el título de Cielo Único. Vinculado al mismo, debemos contemplar la participación nacional en el proyecto de navegación por satélite Egnos-Galileo, uno de los retos tecnológicos más importantes de España en la actualidad. El sistema Egnos es el componente europeo de la primera generación de los sistemas de navegación por satélite y complementa las constelaciones norteamericana —GPS— y rusa —Glonass—, con una serie de satélites geoestacionarios y una red de estaciones en tierra, desplegadas fundamentalmente en Europa, para proporcionar unos niveles de calidad de servicio adecuados —especialmente integridad en la señal— no sólo a los usuarios del transporte aéreo, sino también a otros modos de transporte, así como a múltiples aplicaciones de valor añadido. AENA es uno de los líderes europeos en el desarrollo y futura operación de este sistema.

Galileo es la componente europea de la segunda generación de los sistemas de navegación por satélite, de acuerdo con la estrategia propuesta por la Comisión Europea. El proyecto Galileo conllevará el desarrollo de un sistema de navegación europeo utilizando satélites propios, con unas prestaciones similares a las de la próxima generación del GPS, lo que permitirá conseguir autonomía técnica y operativa frente a Estados Unidos. Es importante señalar que Egnos seguirá siendo una pieza clave en el contexto Galileo, dado que permitirá dar un servicio de monitorización de la integridad de la señal, tanto para los satélites GPS como para los satélites de la constelación Galileo.

En este momento la Comisión está seleccionando el consorcio que se encargará de su desarrollo y operaciones futuras. AENA está presente en los dos consorcios finalistas, en uno con empresas españolas y en el otro con sus socios europeos de Egnos.

Como saben SS.SS., la Red Estatal de Carreteras de España es fruto de decisiones históricas, que han ido definiendo una estructura de carácter radial, explicable a partir de la idea de conectar la periferia con la capital de España. Esta estructura radial, base de nuestra red de gran capacidad de autovías y de autopistas de peaje, determina la existencia de zonas de deficiente accesibilidad, ligadas a barreras orográficas o a comarcas poco desarrolladas. El objetivo básico del programa de autovías y autopistas 2000/2007 es la modernización de nuestra red de gran

capacidad, basada en la superación de esa estructura radial, a partir de la superposición a la misma de nuevos ejes norte-sur y este-oeste, de forma que se garantice el mallado de todo el territorio, con especial proyección hacia las conexiones transfronterizas.

Como compromiso inmediato, el Ministerio de Fomento pondrá el acento en la conclusión de los proyectos de inversión que están en marcha, como son la autovía del Noroeste, tramo puerto de Piedrafita del Cebreiro; autovía del Cantábrico, entre Cantabria y la zona central de Asturias; cierre completo de la autovía Albacete-Murcia; autovía Lleida-Barcelona, en concreto la variante de Fraga; la autovía Cervelló-Vallirana; la autovía de Levante a Francia, por Aragón, tramo Santa Eulalia-Calamocha; la autovía minera entre Oviedo y La Espina; la autovía de La Plata, tramos Mérida-Zafra, Venta del Alto-enlace de Gerena y puerto de Béjar; la autovía Granada-Motril, entre Alhendín e Izbor; la autovía Xátiva-Alicante, entre Rambla de Rambluchar-Castalla y la variante Ibi-Castalla; la autovía del Mediterráneo entre Algarrobo y Nerja, en Málaga; la autovía del Duero, tramo Valladolid-Tudela de Duero; la autovía Almería-Rioja; la autovía Córdoba Málaga, variante de Aguilar de la Frontera, y la autovía de Tarragona-Cambrils, variante de Vilaseca.

También con carácter inmediato completaremos la primera fase del plan de autopistas, donde ya han sido adjudicadas las autopistas siguientes: Santiago-Ourense; León-Astorga; Ávila-Villacastín; Segovia-San Rafael, Alicante-Cartagena, Estepona-Guadiaro y la R-3 y R-5 de Madrid y sus conexiones con la M-50, quedando pendientes la R-2 y la R-4 también de Madrid, para las que se ha ampliado el plazo para la adjudicación de las mismas.

En cuanto a Baleares y a Canarias, pretendemos dar un decidido impulso a los convenios pactados, culminando las obras en construcción, como la autopista de circunvalación de Las Palmas o la de Torviscas-Armeníe, en Tenerife y completando el resto de obras incluidas en los convenios pactados.

El compromiso fundamental de la legislatura en materia de carreteras es la puesta en marcha del programa de autovías y autopistas de peaje del Plan de infraestructuras 2000/2007, que con un horizonte de ejecución del 2010 se centra en las autovías recogidas en el citado programa entre las que se encuentran las siguientes:

La autovía del Cantábrico, desde el centro de Asturias hasta la autovía del noroeste en Galicia, con su ramal de vía rápida por la costa; la autovía del Sella hasta Cangas de Onís; la autovía de la Plata, tramos Benavente-León, Zamora-Salamanca-Plasencia, Cáceres-Mérida y Zafra-Venta del Alto, en Sevilla; la autovía del Duero, Zamora-Valladolid-Soria; la autovía Mérida-Ciudad Real-Atalaya del Cañavate; la autovía Córdoba-Antequera; la autovía Granada-Motril, tramo Izbor-Motril; el cierre de la autovía del Mediterráneo entre Nerja y Adra; la terminación de la autovía de Ara-

gón entre Sagunto y Somport; la autovía Torrelavega-Palencia, complementada con la conexión entre Aguilar de Campoo y Burgos; la autovía de Castilla entre Salamanca y Fuentes de Oñoro; las conexiones Santiago-Lugo-Ourense; la autovía Ávila-Salamanca; la autovía de La Mancha, tramo Maqueda-Toledo-Tarancón-Cuenca; la autovía Pamplona-Huesca-Lleida; el eje transversal Cervera-Girona; en el eje mediterráneo, Sagunto-Oropesa-Cambrils-Tarragona-Tordera-Girona-La Junquera.

Además de las autovías antes citadas, merecen ser destacadas algunas actuaciones urbanas, por ejemplo, el acceso al puerto y aeropuerto de Barcelona en la autovía del Baix Llobregat o la autovía Abrera-Tarrasa.

En cuanto a autopistas de peaje, la segunda fase permitirá la construcción de cerca de 800 kilómetros de nuevos itinerarios mediante el sistema concesional para incorporar la participación de capital privado en la realización de infraestructuras. Este programa de autopistas y autovías 2000-2007 permitirá en el umbral del año 2010 disponer de una red de gran capacidad que superará los 13.000 kilómetros de los que 6.929 están hoy en servicio; otros 1.660 están ya licitados o en ejecución.

Para situarnos ante el programa de actuaciones en el ámbito de las infraestructuras aeroportuarias es oportuno recordar que entre 1990 y 1999 la actividad de los aeropuertos españoles creció el 73 por ciento en movimiento de pasajeros, de 73 millones en 1990 hasta 126 millones en 1999 y el 80 por ciento en movimiento de aeronaves, de 764.000 en 1990 hasta 1.376.000 en 1999, desbordando ampliamente las previsiones conservadoras elaboradas en la década de los ochenta. Las estimaciones para la próxima década, realizadas a partir de la posible evolución de la actividad económica de España, así como los flujos de tráfico generados externamente nos ofrecen en el horizonte del año 2010 un movimiento anual estimado de 218 millones de pasajeros y 2.700.000 aeronaves, que representan respectivamente crecimientos en la década del 69 por ciento y del 61 por ciento, que debe estar en condiciones de absorber la infraestructura aeroportuaria española si queremos evitar el colapso provocado por falta de previsión.

Con este preámbulo como referencia de la futura demanda, el programa de actuaciones en el ámbito de las infraestructuras aeroportuarias comienza por la aprobación en el plazo de un año de los planes directores de los 41 aeropuertos de la red nacional pendientes, dado que sólo el aeropuerto de Madrid y el de Barcelona tienen sus planes directores aprobados y entre los 41 está incluido el de Logroño en construcción. A estos 43 aeropuertos, de los que 41 tienen sus planes directores pendientes de elaboración y de aprobación, se añadirán los aeropuertos de nueva incorporación de Montflorite en Huesca y de Burgos. A continuación debe acometerse su desarrollo, con arreglo a criterios de prioridad establecidos de acuerdo a los planes de negocio y a los estudios de tráfico y rentabilidad. Solo el plan de Bara-

jas exigirá inversiones del orden de 445.000 millones de pesetas y el plan de Barcelona de 260.000 millones de pesetas. Señorías, el crecimiento del actual aeropuerto de Barajas se sitúa en un techo de 60 millones de pasajeros. En función de los crecimientos reales de tráfico que se produzcan, la saturación podría darse a partir del año 2015 en un escenario de crecimiento alto o algo más tarde si el crecimiento fuera menor. Considero pues necesario iniciar inmediatamente una serie de actuaciones previstas para disponer del nuevo aeropuerto —repito, actuaciones ya previstas: emplazamiento, plan director, estudios de impacto ambiental, comunicaciones y previsiones económicas—, habida cuenta de que la construcción de un nuevo aeropuerto no es inferior a los 12 años. Sobre estas cuestiones básicas, el Ministerio de Fomento se dirigirá inmediatamente a la Comunidad de Madrid con la finalidad de impulsar coordinadamente todos estos estudios e iniciativas precisos para desarrollar ordenadamente los oportunos proyectos.

El Programa de infraestructuras ferroviarias 2000-2007 se plantea el claro objetivo de conseguir la modernización del ferrocarril para lograr un modo de transporte moderno y competitivo. Los criterios seguidos en la programación de inversiones permitirán situar todas las capitales de provincia a menos de cuatro horas del centro de la Península, como les anunció a SS.SS. el presidente del Gobierno en el debate de investidura el pasado 25 de abril. Quiero anunciarles hoy que el objetivo anterior se completará con la reducción del tiempo en las conexiones transversales a menos de seis horas y media. Ello permitirá de forma clara incrementar la demanda de viajeros tanto en los servicios de larga distancia como regionales. Así, se pasará de 10 millones a 30 millones de viajes/año en los servicios de larga distancia y de 24 millones de viajes/año a 38 millones en los servicios regionales. Con las inversiones planteadas en el programa 2000-2007 se mejorarán las cercanías ferroviarias que constituyen uno de los modos más importantes en volumen de demanda, siendo utilizados por 1.300.000 viajeros diarios, constituyendo, por tanto, elementos básicos en la calidad de vida de las ciudades. Así se constata por la aceptación de los ciudadanos reflejado en el crecimiento durante los últimos años de la demanda transportada como consecuencia de los fenómenos de expansión metropolitana en las principales áreas urbanas y que, gracias a la modernización de la red ferroviaria de cercanías, evitarán problemas de saturación y de estrangulamiento en las redes viarias. Por ello, el Gobierno continuará el proceso inversor de los últimos años dentro de la estrategia de movilidad sostenible y eficiente en las ciudades.

El transporte de mercancías recibirá un notable impulso, especialmente en los corredores más congestionados, al poder usar casi en exclusiva las líneas ferroviarias convencionales, dado que los viajeros de larga y media distancia utilizarán la red ferroviaria de

altas prestaciones. El transporte combinado de mercancías recibirá inversiones en los siguientes tipos de actuación: construcción y mejora de accesos ferroviarios a los principales puertos marítimos y a otras plataformas logísticas interiores; optimización de las instalaciones de cambio de ancho en los pasos fronterizos; mejora de las estaciones de mercancías en las principales áreas metropolitanas y del acceso a las mismas; nuevas líneas para evitar la coincidencia con las cercanías a las principales ciudades e impulso de proyectos específicos en el campo de la intermodalidad como los puertos secos.

Las inversiones ferroviarias del programa 2000-2007 incidirán en la mejora del resultado económico de explotación de los servicios, en especial de los servicios de larga distancia, por lo que en el horizonte del programa ferroviario y para estos servicios será posible la obtención de un superávit estimado de 22.300 millones de pesetas anuales, lo que permitirá el establecimiento real de un canon por uso de la infraestructura a los operadores ferroviarios. Ello contrasta con la situación actual que para los servicios de larga distancia se concreta en unas pérdidas de 13.200 millones de pesetas anuales —repito, para los servicios de larga distancia, sin contar el Ave Madrid-Sevilla—, cantidad que sería superior a los 17.000 millones de pesetas en este tipo de servicios en el año 2007 si no se aborda la ejecución de este programa.

Comenzaré la descripción de este programa por las comunicaciones transfronterizas hacia Francia. Como tuve ocasión de anunciar en el Pleno del Congreso de los Diputados el pasado 31 de mayo, los gobiernos francés y español han trasladado a la Comisión Intergubernamental un mandato expreso de establecer plazos y garantías plenas de que no se producen retrasos y de que se agotan todas las posibilidades técnicas, administrativas y económicas. Próximamente se celebrará en París una reunión de la Comisión Intergubernamental constituida para la construcción y explotación de la sección internacional de la línea ferroviaria de alta velocidad entre España y Francia, entre Figueras y Perpignan. Como anunció el ministro francés de Infraestructuras, Transportes y Vivienda en la pasada Cumbre hispano-francesa del 23 de mayo, el Gobierno francés ha iniciado los trámites necesarios que deberán llevar a la declaración de utilidad pública, en Francia, a mediados del año 2001. La pasada semana se recibió oficialmente en la Secretaría de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento un ejemplar de la documentación, remitido por la embajada francesa. Como conocen, la información pública y medioambiental de la vertiente española, incluida en el tramo Barcelona-Figueras-frontera francesa, ya se ha efectuado y está pendiente de la declaración de impacto ambiental por el Ministerio de Medio Ambiente, como trámite previo para la aprobación definitiva del trazado.

Resueltos estos trámites preceptivos (que espero que se resuelvan satisfactoriamente), puedo informarles de que, antes de finalizar el año 2000, es propósito del Gobierno hacer efectivo el compromiso de iniciar la tramitación de la concesión de la sección internacional entre Figueras y Perpiñán. Para ello, la delegación española llevará la correspondiente propuesta a la próxima reunión a celebrar en París. Dicha propuesta tiene como objetivo acelerar al máximo los trámites que permitan establecer las condiciones jurídicas, administrativas y económico-financieras de la concesión. El Ministerio de Fomento trabajará en la efectividad del mandato y en asegurar la concurrencia de candidatos a esta concesión.

En cuanto al ferrocarril Zaragoza-Canfranc, saben SS.SS. que el Ministerio de Fomento había encargado ya en agosto de 1999 el estudio de la mejora ferroviaria a la consultora Iberinsa, por un importe de 77.810.000 pesetas. En este estudio, que concluirá el próximo mes de julio, se contemplan tres escenarios de actuación, desde una renovación parcial de la vía hasta su completa electrificación. Recientemente, en la Cumbre bilateral hispano-francesa de Santander, del pasado 23 de mayo, se comunicó formalmente la decisión francesa de apoyo a la reapertura del paso ferroviario de Canfranc, acordándose impulsar la actuación conjunta y la inclusión de dicho itinerario -repito, la inclusión de dicho itinerario- en las redes transeuropeas, con objeto de poder disponer de la financiación comunitaria. Esta reapertura (que, tras la decisión francesa, felizmente se va a producir, porque nunca estuvo fuera de la voluntad de ningún Gobierno español desde su cierre) ha constituido una reivindicación del Gobierno de España durante las últimas cumbres hispano-francesas, y prueba de ello fue la inclusión de la conexión ferroviaria Huesca-Canfranc dentro del programa de inversiones en infraestructuras ferroviarias 2000/2007, presentado el pasado mes de enero por el presidente del Gobierno.

En esta situación, en mi opinión, los tres escenarios de actuación contemplados antes de la decisión francesa han quedado superados, y desde aquí les anuncio el claro propósito del Ministerio de Fomento de encargar inmediatamente la redacción de los estudios técnicos que contemplen todo el trayecto completo, desde Zaragoza-Tardienta—Huesca-Canfranc, en ancho internacional, coexistiendo este ancho y el ibérico en el tramo entre Zaragoza y Tardienta, por una razón: porque esta necesidad surge de mantener las circulaciones ferroviarias, especialmente las de mercancías, en ancho ibérico en su encaminamiento hacia Lérida y Barcelona, lo que supone una inversión no contemplada en el estudio inicial, hasta un total de 60.000 millones de pesetas. Es la estimación que hace el Ministerio en estos momentos del anuncio de su incorporación al ancho internacional y el tratamiento integral de todo el itinerario.

Finalmente, como SS.SS. conocen, los pasados 25 y 26 de enero, se celebró en Salamanca la Cumbre hispa-

no-portuguesa. En dicha reunión se decidió crear un grupo de trabajo luso-español, en el ámbito de la Comisión mixta hispano-portuguesa para los transportes terrestres y las infraestructuras de transporte, a fin de estudiar las condiciones de realización de la conexión ferroviaria de alta velocidad entre Portugal y España.

Quiero anunciarles que el próximo día 23 de junio, la próxima semana, el ministro de Equipamiento Social de Portugal y yo mismo constituiremos en Madrid este grupo de trabajo para la conexión de alta velocidad. Este grupo determinará, en el plazo más breve, el calendario de los trabajos a desarrollar, que son: la viabilidad técnico-económica del proyecto, el análisis preliminar de mercados y la demanda potencial, los grandes trazados alternativos, la primera previsión de inversiones y presupuestos de costes, los esquemas de ingeniería financiera y el impacto medioambiental.

A continuación paso a describir las actuaciones previstas en el programa 2000-2007, presentado en el mes de enero a la sociedad española para cada uno de los corredores, ordenados alfabéticamente, y que son conocidos por SS.SS.

Corredor de Andalucía. Los objetivos del programa ferroviario servidos por este amplio corredor en tiempos de viaje desde Madrid son: Jaén, 2 horas 55 minutos; Huelva, 3 horas 20 minutos; Cádiz, 3 horas 30 minutos; Málaga, 2 horas 25 minutos; Granada, 3 horas 10 minutos; Algeciras, 4 horas 30 minutos, y Almería, 3 horas 30 minutos. Simultáneamente, quiero informar a SS.SS. que este Gobierno adjudicará en breve el estudio informativo de la conexión ferroviaria entre Bobadilla y Granada. Ha culminado la información pública y oficial de la línea de alta velocidad Córdoba-Málaga, estando pendiente de la declaración de impacto ambiental por parte del Ministerio de Medio Ambiente, que permitirá a su vez la aprobación definitiva del trazado. A este respecto he de señalar que este Ministerio, con una inversión de 3.000 millones de pesetas, está realizando los proyectos de construcción del itinerario, estudios geotécnicos y apoyo a la coordinación de los proyectos.

El itinerario Sevilla-Cádiz cuenta con una importante inversión de 12.500 millones de pesetas en el acceso a Cádiz, que se completa con el estudio informativo Jerez-Cádiz, que impulsó el Gobierno en octubre de 1997, y que en la actualidad se encuentra pendiente de la declaración de impacto ambiental, trámite necesario para su posterior aprobación definitiva. Con el objeto de adelantar actuaciones, próximamente se adjudicará la redacción de los proyectos constructivos de este itinerario. Se completa con el estudio informativo desde Utrera hasta Jerez, que se encuentra en redacción. Asimismo anuncio que en breve se realizará el concurso para la redacción del estudio informativo entre Sevilla y Huelva.

La comunicación de Madrid con Alcázar de San Juan y Jaén, básica para el tráfico de mercancías hacia

Andalucía, se desarrollará mediante el acondicionamiento del trazado actual del acceso ferroviario, para el que anuncio la inmediata contratación del estudio informativo correspondiente, como así figura en los Presupuestos Generales del Estado para este año, con objeto de iniciar las obras en el 2001. La reducción de tiempo indicada —concretamente, de Madrid a Jaén, 2 horas 55 minutos— aumentará también la demanda de viajeros por ferrocarril en este itinerario.

Finalmente, en estos momentos la conexión de Almería se plantea a través de Murcia, para facilitar la continuidad del corredor mediterráneo en su doble aprovechamiento, hacia el centro de la Península y hacia Europa, estando pendiente de adjudicación el estudio informativo correspondiente.

En segundo lugar, el corredor de Extremadura. Este corredor ferroviario tiene como objetivo programar unos tiempos de viaje de 2 horas y 5 minutos a Cáceres, y 3 horas a Badajoz, desde Madrid. Como conocen a través de distintas respuestas parlamentarias, el Ministerio de Fomento está concluyendo los trabajos del estudio de demanda y rentabilidad de las alternativas de mejora del corredor ferroviario Madrid-Cáceres-Badajoz. Simultáneamente, el Ministerio de Fomento encargó en 1997 el estudio informativo de la línea Cáceres-Aljucén-Mérida, que se encuentra pendiente de declaración de impacto ambiental por el Ministerio de Medio Ambiente. He de señalar a SS.SS. que este estudio se completará con la adjudicación del estudio informativo de los accesos ferroviarios a la estación de Mérida. También conocen SS.SS. que están en ejecución las obras de la primera fase de mejora del itinerario Aljucén-Badajoz.

Tercero, corredor Levante y Mediterráneo. La comunicación ferroviaria de Madrid con el Mediterráneo está siendo objeto de un amplio y profundo debate sobre la base de los estudios informativos realizados por el Ministerio de Fomento. Les recuerdo a SS.SS. que el Ministerio de Fomento ha impulsado esta importante y decisiva infraestructura ferroviaria en la red ferroviaria nacional, habiendo asignado al GIF su construcción y administración, mediante acuerdo del Consejo de Ministros de 17 de septiembre de 1999, por el que se atribuyó el nuevo acceso ferroviario de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Los estudios informativos fueron sometidos a información pública y medioambiental en las siguientes fechas: la línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha,-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, tramo Madrid-Albacete-Valencia, en el BOE del 12 de diciembre de 1999. El tramo, acceso a Alicante y Elche, en el BOE del 23 de diciembre de 1999 y el tramo acceso a la Región de Murcia, en el BOE de 23 de diciembre de 1999.

El Ministerio de Fomento estableció el final de las distintas informaciones públicas y oficiales el pasado 25 de abril. Quiero destacar el importante debate públi-

co e institucional que se ha producido, como lo prueban las cerca de 100.000 alegaciones recibidas que incluyen, entre otras, a las comunidades de Madrid, Castilla-La Mancha, la Comunidad Valenciana y la Región de Murcia; las diputaciones de Valencia, Albacete y Cuenca; los ayuntamientos de Albacete, Cuenca, Valencia, Alcázar de San Juan y otros; la mancomunidad de municipios de L'Horta-Sud asociaciones ecologistas, asociaciones en defensa de diversas alternativas, asociaciones empresariales, sindicatos, instituciones universitarias y particulares.

Puedo afirmar ante SS.SS. que nunca la realización de una infraestructura generó tantas expectativas y tanto debate, lo que constituye un hito notable en la participación ciudadana por lo que ello supone de apoyo a una línea de alta velocidad. Del análisis de las alegaciones saldrá el criterio del Ministerio para definir los trazados que se integrarán dentro de este importante corredor. Como ya indicó mi antecesor en el departamento, Rafael Arias-Salgado, para la valoración definitiva se considerarán los siguientes indicadores: tiempos de recorrido resultantes, que permitan estimar los viajeros que utilizarán la línea, y plazos de ejecución de la actuación; costes de inversión, de mantenimiento y de explotación de la línea que, en combinación con la estimación de viajeros, permiten calcular la rentabilidad diferencial de las soluciones; impactos en el medio ambiente, que deberán ser los mínimos posibles, incorporando las adecuadas medidas correctoras en su caso; contribución a la vertebración territorial y, por último, análisis y consideración de las alegaciones recibidas, procedentes tanto de instituciones como de particulares.

De cara a la decisión definitiva, también mantengo el compromiso de diálogo de mi antecesor con las Comunidades Autónomas de Castilla-La Mancha, de Madrid, de Murcia y la Comunidad Valenciana, en la búsqueda del máximo consenso posible. En todo caso, del primer examen efectuado se desprende que la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Comunidad Autónoma de Madrid determina que las soluciones denominadas A y D en el estudio informativo presentan dificultades prácticamente insalvables por su impacto crítico en el ámbito de la Comunidad de Madrid. Ello aconseja incorporar una modificación de la alternativa A, que se traducirá en una variante que, apoyándose en la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, se encamine hacia Tarancón hasta llegar a Cuenca. A partir de esta ciudad el trazado coincide con el ya conocido de la solución A.

Las estimaciones de tiempo de esta nueva variante serían: desde Madrid a Valencia, una hora y veinticinco minutos; a Alicante, una hora y cuarenta y cinco; a Murcia, una hora y cincuenta y cinco; a Castellón, una hora cincuenta; a Cuenca, cuarenta y cinco minutos; a Albacete, una hora y diez minutos. Y desde Barcelona a Castellón, una hora y cincuenta minutos; a Valencia,

dos horas veinte minutos; a Alicante, tres horas veinte minutos; a Murcia, tres horas treinta minutos.

Esta variante no prevista en el estudio informativo redactado por el Ministerio de Fomento se plantea, señorías, por estrictas razones medioambientales y siendo esta decisión consecuencia obligada por la necesidad objetiva de preservar aspectos medioambientales del territorio atravesado en la Comunidad de Madrid, no debe ignorarse que permite integrar la ciudad de Toledo, simultáneamente, mediante una conexión-prolongación de la anterior línea de alta velocidad de Madrid a Sevilla. En todo caso, quiero afirmar ante SS.SS. que, en cualquier solución, Toledo debe quedar incorporada a la red de alta de velocidad. Por ello, he dado instrucciones para que se complete el estudio informativo, realizando los trabajos de cartografía, geológicos y de trazado que permitirán realizar una información pública complementaria, de forma que el proceso se complete dentro del año 2000, sin perjuicio de que la aprobación de los trazados integrados en el corredor ferroviario supondrá el comienzo de la elaboración de los proyectos de construcción dentro del presente año, sin afectar a los plazos del programa ferroviario respecto de la llegada de la línea de alta velocidad a las ciudades de Valencia, Castellón, Alicante y Murcia.

La construcción en ancho internacional de la línea de alta velocidad Madrid-Mediterráneo recomienda la consolidación del ancho internacional desde la frontera francesa hasta Almería. Por ello, anuncio a SS.SS. la transformación en el horizonte del programa ferroviario del ancho entre Valencia y Tarragona, donde conectará con la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Ello es posible mediante el cambio de ancho en los tramos ejecutados dentro de la modernización del corredor del Mediterráneo en los que se ha utilizado la traviesa polivalente. Adicionalmente, desde el Ministerio de Fomento se estudiará un nuevo trazado entre Valencia y Castellón que permita separar el tráfico de cercanías del resto de los tráficos.

El corredor Noreste. Los objetivos del programa ferroviario servidos desde este corredor en tiempos de viaje son: Soria, 2 horas 5 minutos; Logroño, 2 horas 10 minutos; Pamplona 2 horas 15 minutos; Zaragoza, 1 hora, 15 minutos; Huesca, 2 horas, 10 minutos; Lleida, 1 hora 55 minutos; Barcelona, 2 horas 25 minutos; Girona, 2 horas 55 minutos; Tarragona, 2 horas 20 minutos; Teruel, 3 horas 45 minutos.

Las actuaciones de este corredor ferroviario se apoyan en la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Como conocen SS.SS., se atribuyó al GIF su construcción en 1997. El estado actual es el siguiente: el tramo Madrid-Zaragoza-Lleida, la puesta en servicio se prevé a finales del año 2002. Las obras de la plataforma están en realización, salvo la conexión en Madrid del AVE de Sevilla con el AVE a Barcelona, un subtramo en la provincia de Guadala-

jara y los tramos de penetración en Zaragoza a través de la red arterial ferroviaria, incluida la nueva estación de Delicias.

Las obras de superestructura (balasto, carril y vía) están iniciándose. Las obras de electrificación están adjudicadas (la catenaria) o en curso (las subestaciones). Finalmente, las obras de señalización y comunicaciones serán adjudicadas en breve plazo.

El tramo Lleida-Martorell. Las obras de plataforma estarán adjudicadas en su totalidad antes de febrero del 2001 (hasta el zona de Tarragona se adjudicarán antes de septiembre del año 2000). El resto de actuaciones correspondientes a la superestructura seguirán su programación normal.

Tramo Martorell-Barcelona. Se encuentran pendientes de declaración de impacto ambiental los subtramos correspondientes a la variante de Martorell y el Ramal del Llobregat. En breve, se someterá a información pública la penetración a Barcelona, de forma que se pueda poner en servicio el trayecto Madrid-Barcelona a finales del 2004.

Martorell-Barcelona (por el Vallés), se encuentra pendiente de la Declaración de impacto ambiental. Barcelona-Figueras, como ya he dicho, fue sometido a información pública el correspondiente estudio informativo, encontrándose también pendiente de la declaración de impacto ambiental.

Dentro de este corredor, el Programa ferroviario 2000-2007 contempla la comunicación con Soria mediante acondicionamiento del trazado actual con el objetivo de tiempo ya dicho. La modernización del trazado ferroviario desde Zaragoza hasta Logroño, donde en breve se pondrán en marcha los correspondientes proyectos. La conexión con Pamplona, en donde el Ministerio ha realizado el estudio previo de la línea de alta velocidad y está efectuando actualmente el estudio de demanda y rentabilidad. Como conocen SS.SS., el 2 de julio de 1999 se firmó por mi antecesor un convenio para la redacción del estudio informativo de la nueva red ferroviaria en el área de Pamplona, actualmente en elaboración. La comunicación con Teruel se realizará desde Zaragoza mediante la modernización de la línea ferroviaria hasta Teruel, dentro del itinerario Sagunto-Teruel-Zaragoza-Huesca-Canfranc, cuyos estudios el Ministerio finalizará el próximo mes de julio.

Corredor Norte-Noroeste. Los objetivos del Programa ferroviario servidos desde este corredor en tiempos de viaje son: Pontevedra, 4 horas; A Coruña, 3 horas 40 minutos; Lugo, 3 horas 50 minutos; Ourense, 3 horas; Oviedo, 3 horas; Santander, 3 horas 50 minutos; Bilbao, 2 horas 10 minutos; San Sebastián, 2 horas 15 minutos; Vitoria, 1 hora 35 minutos; Burgos, 1 hora 15 minutos; León, 2 horas 15 minutos; Ponferrada, 3 horas 15 minutos; Palencia, 1 hora 10 minutos; Valladolid, 55 minutos; Salamanca, 1 hora 20 minutos y Ávila, 1 hora 5 minutos.

Las actuaciones de este corredor ferroviario se apoyan en la línea de alta velocidad Madrid-Segovia-Valladolid-Medina del Campo. Como conocen SS.SS., se atribuyó al GIF su construcción en septiembre de 1998 y su administración en julio de 1999. Dentro de esta actuación, el Ministerio de Fomento ha concluido el proceso de información pública y medioambiental, y en breve plazo está previsto que el Ministerio de Medio Ambiente realice las declaraciones de impacto ambiental del tramo Segovia-Valladolid y del tramo Madrid-Segovia, que permitirán posteriormente la aprobación definitiva de los trazados. El GIF está realizando los proyectos constructivos entre Segovia y Valladolid. En todo caso, está previsto que el Consejo de Ministros acuerde la contratación de las obras de plataforma del conjunto del tramo dentro del año 2000.

El GIF por su parte ha adjudicado hasta la fecha tres de los cinco lotes del concurso de proyecto y obra del subtramo Soto del Real-Segovia, que comprende el túnel de cruce de la sierra de Guadarrama. Como he indicado anteriormente a SS.SS., en el momento actual el Ministerio de Medio Ambiente está realizando el estudio de impacto ambiental junto con las alegaciones que permitirán formular la declaración de impacto ambiental y, por tanto, de acuerdo con lo estipulado en el pliego de prescripciones del correspondiente concurso, completar los proyectos. Una vez aprobados estos por el Ministerio de Fomento se podrá iniciar la ejecución de esta importante obra ferroviaria que viene a suprimir la histórica barrera ferroviaria que constituía la sierra de Guadarrama. Quede claro que, en cualquier caso, el Ministerio de Fomento respeta la normativa sobre evaluación de impacto ambiental. Próximamente se convocará el concurso para la redacción del estudio informativo que definirá la conexión Medina del Campo-Valladolid.

Seguidamente quiero indicar la avanzada situación de los estudios del Ministerio que completan las actuaciones del cuadrante ferroviario Noroeste. Ya se ha sometido a información pública y medioambiental el tramo Valladolid-Burgos, incluida la variante de Burgos, estando pendiente su aprobación definitiva de la formulación por el Ministerio de Medio Ambiente de la declaración de impacto ambiental. Continúa este itinerario, que forma parte de la red transeuropea de alta velocidad, dentro del trayecto Madrid-Valladolid-Vitoria-Dax, con el estudio informativo Burgos-Vitoria, del que se están analizando las alegaciones, toda vez que la información pública finalizó el pasado mes de mayo, y la denominada nueva red ferroviaria del País Vasco, Y vasca, cuyo expediente se remitió al Ministerio de Medio Ambiente para la declaración de impacto ambiental.

En la comunicación con Galicia, informo a SS.SS. que está en redacción el estudio informativo entre Medina del Campo y Puebla de Sanabria —desde aquí les indico que se prolongará hasta Puebla de Lubián—,

así como la redacción del estudio entre Ourense y Santiago. Se logrará de esta forma reducir los tiempos de viaje a las capitales de la provincia de la Comunidad de Galicia ya enunciados anteriormente.

En Galicia, a través de sendos convenios entre el Ministerio, la Xunta y Renfe, se están llevando a cabo actuaciones por un importe cercano a los 80.000 millones en el horizonte del programa ferroviario 2000-2007, que permitirán atender de forma íntegra la red de ferroviaria de Galicia además del itinerario de alta velocidad ya enunciado. A partir de Valladolid, se han sometido a información pública los tramos Palencia-León y la variante ferroviaria de Pajares, que están pendientes de la declaración de impacto ambiental, para el posterior encargo de los correspondientes proyectos de ejecución. El Ministerio de Fomento ha adjudicado recientemente el estudio informativo para la integración urbana del ferrocarril en León y está previsto en breve la reunión de la Comisión de seguimiento de dicho estudio con el Ayuntamiento y la Junta de Castilla y León. Quiero aprovechar para indicar que están en curso de realización también los estudios informativos para la integración urbana del ferrocarril en Valladolid y en Palencia. También quiero dejar claro que dentro del programa ferroviario 2000-2007 está incluida la prolongación del corredor ferroviario hasta Ponferrada, dentro de la provincia de León, que ya cuenta con la orden de estudio correspondiente en el Ministerio de Fomento.

Para la comunicación con Cantabria, el Ministerio de Fomento está redactando el estudio informativo Palencia-Alar del Rey-Torrelavega-Santander, que permitirá, junto con otras actuaciones en programación en la línea ferroviaria, alcanzar los objetivos en el Plan de infraestructuras ferroviarias 2000-2007.

He dejado para el final, y no por ser lo menos importante, el compromiso de desarrollo y potenciación del sistema de cercanías ferroviarias, donde, como SS.SS. saben, se realizan ya más de 390 millones de viajes/año entre Renfe y Feve, con unos crecimientos estimados para el año 2000 y siguientes no menores del 4 por ciento para el conjunto de la actividad. La calidad de vida de las grandes ciudades está condicionada por el diseño de sistemas intermodales eficaces de transporte público, por lo que este Ministerio se propone potenciar la inversión en el sistema de cercanías, configurando soluciones integradas e integradoras con el resto de los modos que intervienen en la cadena de transporte que asegura la movilidad urbana. Dentro de este importante programa de inversiones, se incluyen las actuaciones relacionadas con la mejora de instalaciones ferroviarias y la electrificación y mantenimiento del importante patrimonio ferroviario que se crea, a fin de evitar su descapitalización.

Los puertos españoles de interés general constituyen un elemento decisivo para el comercio exterior y, por tanto, para la competitividad de nuestra economía en el

escenario de la globalización. Por los puertos españoles transita más del 50 por ciento del comercio de la Unión Europea y aproximadamente el 96 por ciento del comercio de terceros países, en términos medios, el 85 por ciento del total de las importaciones y el 70 por ciento de las importaciones españolas. Los tráficos portuarios están creciendo por encima del PIB español (5,1 por ciento en 1999), lo que demuestra su papel esencial en el crecimiento económico. Además, los puertos desempeñan un papel importante en la cadena integral de transporte, tanto como parte del transporte marítimo, como por ser nodos de transferencia modal y por su función de plataformas logísticas con crecientes actividades de valor añadido que exceden las funciones básicas de carga, descarga y almacenamiento.

La importancia que el negocio portuario tiene para la economía nacional exige políticas de modernización que permitan la adaptación de nuestros puertos para crear un mejor tejido industrial y de servicios que aumente el valor del sistema portuario de titularidad estatal como motor del desarrollo económico. Las acciones dirigidas a la mejora de la eficiencia y de la competitividad portuaria deben de convertirse en el eje fundamental de la política portuaria del Ministerio. El escenario español en el que no ha existido una cultura de competitividad en el negocio portuario, las bases sobre las que pueda asentarse la política dirigida a la mejora de eficiencia y competitividad de los puertos son las siguientes. A partir de la legislación vigente en materia portuaria, avanzar hacia un modelo basado en autoridades portuarias, con autonomía funcional y de gestión, proveedoras de infraestructuras y espacios (puerto-propietario) y reguladoras de los servicios prestados por la iniciativa privada. Establecimiento de objetivos y estrategias comunes para el conjunto del sistema portuario de titularidad estatal a través de Puertos del Estado, como órgano encargado de la ejecución de la política portuaria del Gobierno y del control de la eficiencia del conjunto de los puertos, reforzando su papel de organismo regulador y planificador del sistema portuario, así como evaluador de las inversiones con criterios económico-financieros de rentabilidad para evitar inversiones redundantes o no asociadas con la demanda. Mantenimiento del principio de autosuficiencia económica global del sistema portuario español y de la autosuficiencia individual de cada autoridad portuaria, es decir, de su independencia de los Presupuestos Generales del Estado, en un marco de progresiva libertad tarifaria, bajo una estructura tarifaria común en un marco de leal competencia entre los puertos. Para ello el Ministerio desarrollará el marco tarifario común como herramienta fundamental de la política portuaria. Avance progresivo de la liberalización de los servicios portuarios para introducir la competencia en la prestación de los mismos. El Ministerio desarrollará la normativa que regule y controle la aparición de monopolios o posiciones dominantes. La potenciación de la participación

de la iniciativa privada en las inversiones y en la prestación de los servicios portuarios, favoreciendo la externalización de los servicios prestados actualmente por gestión directa y favoreciendo la inversión privada en superestructura, instalaciones y equipos, así como en infraestructura, siempre que esté asociada a la prestación de servicios portuarios. Fomento de la implantación de innovaciones tecnológicas en el sector, especialmente en las aplicaciones telemáticas que faciliten el despacho rápido de las mercancías.

El objetivo fundamental de la modernización de Correos y Telégrafos consiste en compaginar la prestación del servicio postal universal con el fortalecimiento como empresa ante los retos del mercado. El Estado, mediante contrato-programa, aportará la contraprestación del servicio universal. Para ello, de acuerdo con los compromisos programáticos y en consonancia con las tendencias existentes en los países del entorno, Correos deberá de encontrar, entre figuras como la sociedad anónima estatal, la fórmula jurídica organizativa más apropiada que refuerce su titularidad pública y garantice su viabilidad futura al flexibilizarse su régimen de funcionamiento, a fin de realizar su doble función en las mejores condiciones posibles. De una parte, como prestador del servicio postal universal, para profundizar en la orientación del servicio hacia la satisfacción de las necesidades de los ciudadanos, mejorando la accesibilidad y la calidad. Y de otra parte, como operador en un mercado europeo liberalizado, para competir en términos de igualdad con el resto de operadores postales.

A su vez, Correos y Telégrafos desarrollará un nuevo plan estratégico para el período 2001-2003, que defina las líneas estratégicas que permitan a la organización adaptarse de manera ágil a los cambios del entorno en los próximos años, con especial atención a las alianzas internacionales. Una vez definidas las líneas estratégicas, se desarrollará el plan de empresa, que contemplará los proyectos y actividades principales, entre ellos, el plan de automatización de los envíos, pasando del actual 15 por ciento al 70 por ciento, las proyecciones económicas y el sistema de seguimiento del grado de cumplimiento del plan. Estos planes se elaborarán y se desarrollarán en un marco de diálogo permanente, procurando que la voluntad de consenso en torno a los mismos constituya un elemento fundamental de motivación de la plantilla de Correos y Telégrafos.

Unas palabras finales dedicadas al área de la vivienda. El conjunto de medidas aplicadas en los últimos años por el Gobierno, tanto en el ámbito de la política económica general, como más selectivamente en la política de vivienda, ha dado lugar a una mejora sustancial del grado de accesibilidad, medida que representa el esfuerzo económico que un ciudadano tiene que realizar, en relación con sus ingresos, para adquirir en propiedad una vivienda. Este indicador, que llegó a superar el 55 por ciento en el comienzo de la década de

los noventa, se sitúa en el 26 por ciento a principios del presente año. El indicador mide el porcentaje que sobre la renta familiar, supone el primer año de amortización de un préstamo hipotecario, incluidos los beneficios fiscales.

Habiendo llegado a este punto, en el que el pago del préstamo no es el principal problema en la compra de una vivienda, el Ministerio de Fomento se propone facilitar lo que se denomina la entrada, es decir, la parte no financiada por los préstamos hipotecario y que supone normalmente el 20 por ciento del precio de la vivienda. En ese sentido, se modificará el Plan de vivienda para posibilitar, en el primer acceso a la vivienda, la sustitución de las actuales ayudas, mediante subsidiación de intereses, por una ayuda estatal directa a la entrada. Esta ayuda estatal directa a la entrada, alternativa a la subsidiación de intereses, revestirá la forma de un porcentaje respecto del precio de la vivienda protegida y variará en función del tipo de vivienda protegida y de la renta familiar, favoreciendo más a los de menores ingresos. Creemos que esta nueva medida permitirá contribuir a la solución del principal problema que tienen algunas familias con ingresos escasos, y especialmente los jóvenes, para comprar por primera vez una vivienda.

Señorías, dentro de muy pocas semanas tendremos la oportunidad de traducir a compromisos presupuestarios anuales concretos las actuaciones a comprometer en esta legislatura para la ejecución de la política del Ministerio de Fomento, en el marco global de un diseño concebido en el horizonte de la década, como cierre del déficit histórico español en el campo de las infraestructuras para las comunicaciones.

Les agradezco su atención y, con el máximo interés, me dispongo a escuchar sus intervenciones.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la intervención de los portavoces de los distintos grupos parlamentarios.

En primer lugar, tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista señor Caldera, por un tiempo de veinte minutos.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Señor Álvarez-Cascos, le doy la bienvenida a esta Comisión y le deseo éxito en su gestión. Y le tomo la palabra, porque ha ofrecido nada más comenzar su intervención un mecanismo de acuerdo para las comparecencias de usted mismo y de los altos cargos del departamento en esta Comisión, y creo que es muy necesario. La experiencia nos indica que esta Comisión tiene una alta carga de trabajo y una necesidad permanente de comunicación y colaboración con el Gobierno. Yo le ofrezco una comparecencia mensual, por ejemplo. Creo que ese nivel sería el adecuado del propio ministro, porque los objetivos tan ambiciosos que ha descrito en esta comparecencia así lo exigirán. Pero

también permítame decirle que me he sentido un poco defraudado, porque de política de infraestructuras y transporte, qué poco ha hablado, señor Álvarez-Cascos, prácticamente nada. Nosotros habíamos albergado la esperanza, cuando leímos en medios de comunicación que estaba usted encerrado preparando esta comparecencia, que habría una verdadera propuesta de política de infraestructura y transportes que se distanciara de la muy negativa que desarrolló su anterior compañero de Gobierno, el señor Arias Salgado. Permítame que le diga, en términos coloquiales, que la montaña ha parido un ratón. Durante bastante tiempo de su extensísima intervención me ha parecido estar más bien ante un subsecretario que nos explicaba detalles de planes que se regularán seguramente por decreto. Aquí hemos venido a hablar de política, si a usted le parece; de la necesidad de disponer de una política de infraestructuras, señor Álvarez Cascos, para lo cual es indispensable la garantía de la inversión pública.

Sus propuestas son muy modestas; usted lo ha dicho: del año 2000 al 2007, el esfuerzo que vamos a destinar a infraestructuras supondrá el 2,7 por ciento de la riqueza total. Muy poco; muy poco en media histórica, la menor inversión de los últimos veinticinco años; veo poca ambición en sus propuestas.

Una política que ayude a un desarrollo sostenible; no le he oído ni una sola palabra de la necesidad de fomentar un desarrollo sostenible. Que garantice el equilibrio y la cohesión territorial; ha citado la cohesión una sola vez en toda su larguísima exposición —le invito a que la repase luego—, y me parece que más bien para cubrir el expediente.

Los efectos de esa política de infraestructuras deberían ser: la creación de empleo —tampoco lo ha citado usted—, el desarrollo económico y social —para nosotros es importantísimo— y el aumento de la productividad de nuestras regiones. La política de infraestructuras en la que nosotros creemos debe permitir la reducción de las diferencias de renta -de lo que usted tampoco ha hablado para nada-. No hay marco político, simplemente la descripción de una serie de iniciativas que ahora juzgaremos y analizaremos.

La política de infraestructuras debe garantizar, en nuestra opinión, la accesibilidad del territorio, como un gran principio de igualdad de oportunidades. Eso es lo que necesitan nuestros territorios, señor Álvarez Cascos, igualdad de oportunidades. La competitividad de cada territorio tiene más que ver hoy con las dotaciones de capital físico y humano que con sus posiciones geográficas y la disponibilidad de recursos naturales.

¿Cómo se hace todo esto? Pues se hace con solidaridad; tampoco le he oído esa expresión a lo largo de su intervención, ni una sola vez; parece que no existe la solidaridad para este Gobierno. Se hace con compromiso público de solidaridad, que es el que a mí me gustaría arrancarle.

¿Cómo se materializa esa política? En política de infraestructuras y transportes sólo hay un camino: el de la planificación. Las infraestructuras no pueden contemplarse aisladamente. Quienes las promueven tienden a competir entre sí e intentan escapar a las decisiones estratégicas de los poderes públicos. Para todo ello se necesita un instrumento de coordinación de infraestructuras en sus aspectos funcionales, territoriales y financieros que definan la infraestructura, el sistema de transportes y del territorio, la complementariedad entre ellos, la intermodalidad, cómo los diversos territorios están mejor servidos con unos sistemas intermodales que se complementan -de lo que no hemos escuchado aquí absolutamente nada- y, por supuesto, el papel de la iniciativa pública y también el de la iniciativa privada en esa complementariedad y, por último, la para nosotros indispensable competencia pública en planificación de infraestructuras.

Pensaba que iba a ofrecer usted a la Cámara, como ocurrió en el año 1994, un debate de esta naturaleza. Yo se lo reclamo. ¿Están dispuestos usted y su Gobierno a traer aquí ese Plan director de infraestructuras que va a movilizar tantos billones de pesetas? Todo lo que nos ha contado aquí de los tiempos de trayecto y de las intenciones del Gobierno en el desarrollo de ese programa, ya lo conocíamos; mejor dicho, lo conocía la opinión pública, como usted bien dice, no lo conocía esta Cámara. Permítame calificar ese hecho de escandaloso. El presidente del Gobierno lo presentó en una reunión de empresarios de la construcción y no lo trajo a esta Cámara. Quince páginas, señor Álvarez Cascos, para definir 19 billones de inversión en este país; y usted hoy tampoco se ha comprometido a traerlo a debate a esta Cámara.

Hoy tenemos vigente en España un Plan director de infraestructuras que discutió este Parlamento. Queremos colaborar con ustedes, queremos aportar nuestros puntos de vista, queremos discutir, queremos mejorar sus políticas; pero creemos que eso debe hacerlo el Parlamento. Por tanto, le ruego que este llamado Plan de infraestructuras, que se establecía para los años 2000-2007 y ahora parece que va a llegar hasta el año 2010, se nos traiga con la documentación técnica y económica precisa —que aquí no existe ni usted la ha explicado— para fomentar un debate y con alguna aprobación que lo avale política y administrativamente por parte del Gobierno.

Acabada la intencionalidad de este plan, que fue un mero spot publicitario previo a las elecciones generales, como usted bien sabe, conseguido el objetivo por parte de usted y de su Gobierno, creo que es el momento de trabajar, señor Álvarez Cascos; es el momento de la seriedad; es el momento de que usted lo ofrezca a este Parlamento. Si lo tienen tan elaborado, me comprometo en nombre de mi grupo a trabajar los meses de julio y agosto, si usted quiere. Tráigalo aquí y nos quedamos sin vacaciones; mi grupo lo hará. Por favor,

habilitemos un período extraordinario de sesiones para discutir un plan tan importante. Estoy convencido de que algunos otros grupos también estarían dispuestos a hacerlo. Por tanto, le ruego que por respeto democrático a esta Cámara nos traiga el plan; que podamos discutirlo con amplitud, con serenidad y con rigor.

Le decía que la inversión pública es básica en infraestructuras, pero ¿es una prioridad del gasto público para este Gobierno? No lo hemos oído; el señor ministro no parece haberse comprometido en ello, simplemente nos ha dicho que en ese programa habrá una colaboración entre el capital público y el privado y que la garantía pública comprometerá el 2,7 por ciento del PIB en inversiones en infraestructura. Aquí tengo un informe de una prestigiosa institución financiera en el que se demuestra cómo ha evolucionado el gasto público en inversión en España. La media de los últimos 15 años fue del 3,5 por ciento del PIB y hubo ejercicios en los que se llegó al 5 por ciento, como en 1990; al 4,9 en 1991 ó al 4 en 1992. Por tanto, se ha producido una caída tremenda de la obligación o del compromiso público en inversiones. No es extraño que, efectivamente, el déficit se vaya corrigiendo, señor Álvarez-Cascos. Una de las razones —y es una política legítima que no discuto, simplemente señalo— para ello está en la caída enorme, importantísima de las inversiones públicas. Pero hay un problema mayor y es que, una vez diseñadas en los Presupuestos Generales del Estado las dotaciones de formación bruta de capital fijo que le corresponden a su Ministerio, luego no se ejecutan. Aquí tengo el avance, señor Álvarez-Cascos, de la actuación presupuestaria —documento oficial del Estado— en el año 1999 y durante ese año se reconocieron obligaciones en el capítulo de inversiones reales por 900.000 millones de pesetas. Esto representa una disminución del 11 por ciento con relación a la cuantía registrada en el año 1998; es decir, que ustedes mismos reconocen en sus documentos oficiales que la inversión se va reduciendo. Y si lo centramos sólo en la inversión de carácter civil, entonces la disminución es muy superior: el 14,4 por ciento. Y se dice que en esa disminución destacan las inversiones efectuadas por los ministerios de Fomento y de Medio Ambiente. Por tanto, el gasto público debería ser una prioridad en la política económica del Gobierno y nosotros no lo vemos con claridad.

La iniciativa público-privada en la política de infraestructuras y de transportes. Señor Álvarez-Cascos, nosotros no nos oponemos a la participación privada, por eso queremos que traiga aquí ese plan, para discutirlo. Como es obvio, no nos oponemos a la construcción de infraestructuras, pero tampoco al mantenimiento y gestión ni a la financiación. Si nos oponemos a la discriminación; ésa no nos gusta y usted sabe que hay dos formas básicas de financiar las infraestructuras: los impuestos, fórmula mediante la cual la Administración distribuye el esfuerzo fiscal de todos y lo invierte en

infraestructuras financiadas por el sector público, y los peajes, que pagan los usuarios. En el transporte aéreo y marítimo es el usuario el que financia fundamentalmente el transporte; en el ferroviario se produce una subvención a la explotación de los servicios por su altísimo interés social, cosa que nosotros defendemos, y en la carretera tenemos un sistema mixto, que, en nuestra opinión, genera discriminación y usted parece compartir plenamente los objetivos del anterior titular del departamento. Cómo me hubiera gustado, señor Álvarez-Cascos, que corrigiera algunos de los desajustes hechos en política de infraestructuras, viaria o de carreteras, por el anterior ministro de Fomento. La carretera es la red básica para la accesibilidad al territorio, eso lo sabemos todos, y aquí faltan ejes estructurantes muy importantes para garantizar la vertebración, el equilibrio territorial a través de la solidaridad, y fíjese, en ese programa aparentemente tan ambicioso, a diez años vista, ni siquiera nos ha garantizado, señor Álvarez-Cascos, el cierre completo de algunos de esos ejes estructurantes, como la vía de la Plata. Faltan tramos. ¿Quiere decir que Gijón-Sevilla no será una autovía completa? Nosotros creemos que debe serlo. No sé si he escuchado mal en la rapidísima lectura de los tramos que usted dice que van a abordar, pero hay algunos de ellos que faltan.

Además, se produce un severo desequilibrio en la red entre las autopistas de peaje y las autovías. Como usted sabe, entre los años 1975 a 1995 sólo se adjudicaron 132 kilómetros de autopista y, sin embargo, en el período de mandato de su Gobierno ya se han adjudicado 400 y ahora se anuncian otros setecientos y pico. Pero lo más grave ha sido la política en relación con las concesionarias de autopistas de peaje: prórrogas de las concesiones, grandes negocios, ampliación del objeto social, ampliación del período de explotación hasta 75 años. Le podría poner algunos ejemplos muy concretos de cómo aquí se ha vulnerado el interés público y se ha favorecido el interés privado.

Señor Álvarez-Cascos, hay concesionarias que obtienen beneficios superiores al 60 por ciento de su facturación, lo que no existe en ningún tipo de actividad económica, y a esas concesionarias ustedes les han prorrogado los períodos de explotación con unas mínimas rebajas de los peajes. Cómo me hubiera gustado que usted anunciara aquí —yo se lo pregunto— la anulación, en nombre del interés público, de esas prórrogas que, en nuestra opinión, atentan claramente al interés general y a los intereses de los usuarios.

Se pueden bajar peajes, pero la rebaja que ustedes han fomentado no es compensación suficiente para los usuarios. Por cierto, le voy a hacer una pregunta, ¿a cuánto asciende la compensación pública, por vía Presupuestos Generales del Estado, de la última rebaja del 7 por ciento? ¿Durante cuántos años? ¿No hubiera sido mejor rescatar algunos tramos? ¿Tienen modelo futuro? Ha dicho usted que más autopistas y nosotros cree-

mos que no debe haber más autopistas. Muchas de ellas necesitarán ayudas públicas y, además, se explotan cobrando peajes a los usuarios. Hay algunas nuevas concesiones que tienen tráficos muy moderados y no serán rentables y, por último, la discriminación territorial, en nuestra opinión, es injustificable.

Dígame usted —lo he preguntado varias veces— por qué los ciudadanos de Valladolid para salir de su capital disponen de una red moderna, viaria, de autovías de uso gratuito, para conectarse con la red general, y los ciudadanos de Ávila y Segovia, para ejercitar el mismo derecho, tienen que pagar un peaje. Que me lo explique alguien en términos sociales, en términos de respeto a los intereses de los ciudadanos. Que alguien nos lo diga. ¿Por qué? ¿Por qué tienen unos que pagar peajes y otros no pagan esos peajes?

En cuanto a la localización territorial de nuevas concesiones, algunas no tienen lógica, por ejemplo la de León-Astorga. Y en los accesos a Madrid habla usted poco de los sistemas o de la necesidad de fomentar la movilidad —yo le hablaré un poco de ello— en las áreas metropolitanas. Señor Álvarez-Cascos, usted parece que ha paralizado la concesión de algunas de las autopistas radiales, diseñadas por el anterior Gobierno, de acceso a Madrid, y si es así yo le agradezco ese gesto porque esas autopistas no son necesarias. Tenemos una información del día de hoy según la cual 500 propietarios y seis alcaldes bloquean las futuras autopistas de peaje R-3 y R-5, en base al evidente tratamiento favorable que se da a las concesionarias y a que por parte de éstas, a la hora de expropiar a los propietarios de terrenos, se está pagando un precio bajísimo, porque aquí de lo que se trata es de hacer un negocio puramente privado, sobre una concesión pública.

No son necesarias estas autopistas de peaje porque la movilidad en las áreas metropolitanas no se resuelve con más carreteras. Estas carreteras llevarán al tapón de la M-40 y al colapso generalizado. No se puede resolver con lógica sectorial, a más coches más carreteras, la movilidad en las áreas metropolitanas. Eso impide la calidad de vida. Como se garantiza es fomentando el transporte público y estas autopistas no son necesarias.

Además, señor Álvarez-Cascos, ¿por qué se establecen autopistas en las zonas económicas medias y bajas de Madrid y no en las de alto poder adquisitivo? Es una pregunta que nos venimos haciendo en el Grupo Parlamentario Socialista desde su anuncio. ¿Por qué ciudadanos que tienen mayor poder adquisitivo utilizan infraestructuras viarias de uso gratuito y en las zonas donde residen fundamentalmente trabajadores resulta que se adjudican autopistas de peaje para acceder a Madrid. Repito, me refiero fundamentalmente al problema de la movilidad. No son necesarias porque no van en línea con la garantía de una movilidad y de una calidad de vida más efectiva para los ciudadanos.

Nosotros le hacemos una propuesta. Como sabe, incluso hemos impugnado ante el Tribunal Supremo la ampliación por 37 años de una concesión de autopista de peaje, porque nos parece lesiva y fomentadora de un enriquecimiento injusto de la autopista. Si usted nos convence de que el Gobierno no tiene recursos para seguir desarrollando las infraestructuras viarias y tiene que hacer una apelación al capital privado y, en consecuencia, a que los ciudadanos satisfagan esas infraestructuras con el pago de sus peajes, yo le ofrezco —y retiráramos, fíjese señor Álvarez-Cascos, el recurso— una alternativa: que las explote la Empresa Nacional de Autopistas. Que cuando vayan finalizando los períodos concesionales de carácter privado de las autopistas actuales se incorporen todas a la Empresa Nacional de Autopistas y ésta tarife a coste de mantenimiento estrictamente a los ciudadanos. Lo entenderán muy bien. No se fomentarán negocios privados y se garantizará el interés público e incluso si hay beneficios, se podrán revertir en el ámbito viario. Por lo tanto, esa es nuestra propuesta. En autovías le pregunto si continuarán con la política de privatización del mantenimiento con los contratos de gestión de autovías durante muchos años, 20 años, donde desaparece la competencia latente entre diversas alternativas y donde nos tememos que subirán los precios y, por supuesto, con la gestión preguntamos quién financiará las reformas de las radiales y cómo se gestionará.

Nos ha hablado usted del ferrocarril, y nosotros, señor Álvarez-Cascos, compartimos la importancia extraordinaria del futuro del ferrocarril en España. Pero hemos apreciado una carencia de un modelo ferroviario que en la anterior legislatura para nosotros ha supuesto el mayor problema, manifestándose en la incapacidad —a ver si este Gobierno y su departamento lo consigue— para adaptar el ferrocarril a la normativa europea; la incapacidad incluso, fíjese, para sacar adelante un nuevo contrato-programa Renfe-Estado, limitándose a un período bianual, 1999-2000, para cubrir el expediente puramente presupuestario. En infraestructuras el período se caracterizó por la obsesión por un solo proyecto, la alta velocidad Madrid-Barcelona y en lo demás, y usted lo ha ratificado aquí con alguna información novedosa, es cierto que todo se fue en estudios y proyectos, tal y como hoy aquí nos ha vuelto a relatar. Todo son estudios y todo son proyectos y todo es demorarlo al año 2007 ó al 2010. ¿No podemos, señor Álvarez-Cascos, discutir aquí este plan de infraestructuras, establecer las prioridades que supone poner una infraestructura detrás de otra y avanzar en el marco normativo que garantiza esa inversión no sólo para la colaboración del capital privado en la inversión en obra pública, sino también la garantía a un escenario de crecimiento económico determinado de que en los próximos siete u ocho años las infraestructuras van a tener el respaldo público y la garantía de su financiación? Nosotros le instamos a que presente una norma

marco de este tenor. La apoyaremos. Creemos que hoy disponemos de la evolución suficiente para poder hacerlo así; es decir, una norma que garantice que las infraestructuras no sólo van a tener traducción presupuestaria anual, sino plurianual con la garantía, repito, de todas y cada una de esas inversiones.

No tenemos clara la garantía de la terminación tanto de los accesos a Barcelona como del Madrid-frontera francesa, así como los plazos con los que el Gobierno se comprometió; no está nada claro. En relación con el resto de las propuestas que usted ha hecho, la variante norte, señor Álvarez-Casco, ¿cómo es posible que se haya adjudicado sin estar aprobada la declaración de impacto ambiental? Me tranquiliza en parte saber que rápidamente, parece ser, el Ministerio de Medio Ambiente aprobará esa declaración de impacto ambiental, pero es inaudito, es el primer ejemplo en que hay una adjudicación para el inicio de una infraestructura de tal importancia sin que estuviera hecha la declaración de impacto ambiental. Queremos saber exactamente cuándo, en qué fechas podemos comprometernos a tener la infraestructura del eje Mediterráneo finalizada y cuándo se iniciarán las obras. Si usted me permite una pequeña broma, el otro día vi en un diario español que el presidente del Gobierno, en la visita de Mubarak, se comprometió a financiar el plan de viabilidad del tren de alta velocidad El Cairo-Alejandro, cosa que me parece muy positiva. A ver si vamos a tener, señor Álvarez-Cascos, que ir a Alejandro para tomar el tren de alta velocidad para poder llegar al Mediterráneo, porque tal y como va el español, me temo que sus compromisos no nos garantizan en absoluto nada de ello.

Propuestas de actuación. Nosotros queremos desarrollar una política favorable al transporte público en materia ferroviaria, muy especialmente en los ámbitos urbanos y metropolitanos. En razón de su papel en el sistema de transportes, queremos, señor Álvarez-Cascos, que el ferrocarril se mantenga adscrito al sector público —no hemos oído nada de ello—, tanto en materia de infraestructuras como en materia de servicios, sin que por nuestra parte estemos dispuestos a aceptar ningún proceso de privatización de la gestión del mismo. Queremos la planificación y que el ferrocarril de alta velocidad cuide su desarrollo para que se extienda a todo el territorio y no se establezca una dualidad en la red, una de alta velocidad y otra de carácter convencional obsoleta.

Usted ha dicho que hay que prestar especial atención a cercanías, y yo le pregunto: ¿Sabe usted qué cantidad hay destinada en los Presupuestos Generales del Estado del año 2000 para cercanías? No llega a 3.000 millones de pesetas. ¿Usted cree que con esta cantidad se puede dar crédito a la ambición que manifiesta aquí? Nosotros creemos que no. Igualmente deseamos que se preste atención a las necesidades del transporte de mercancías y, muy concretamente, a las del transporte

internacional. Desde el punto de vista organizativo, usted ha hablado de la normativa comunitaria. Así es, hay que proceder a la separación de la operación de los servicios y de la gestión de la infraestructura. Nosotros ahí le ofrecemos un modelo, que sería el siguiente: la constitución de un solo ente público de infraestructuras ferroviarias que incorpore las competencias hoy dispersas en diversos organismos tanto del Ministerio de Fomento como del GIF como de Renfe y Feve —estoy sería muy operativo— y que Renfe se mantenga como operador público de los servicios de transporte, para lo cual nosotros no tenemos ningún inconveniente en que se pueda constituir en un *holding* de empresas o unidades de negocio. Esas son nuestras propuestas acerca del ferrocarril. Nos preocupa mucho, sobre todo, cómo va a quedar Renfe en el futuro. Nosotros queremos que se mantenga, como le he indicado, señor Álvarez-Cascos, en el sector público.

Aeropuertos. Voy a ir muy rápido porque veo que estoy consumiendo bastante tiempo, pero también nos interesa la respuesta política. ¿Los aeropuertos españoles van a continuar constituyendo una red única de titularidad pública? Si es así, tendrá nuestro pleno apoyo. El señor Arias Salgado, el anterior titular, como usted sabe, encargó unos estudios que iban encaminados directamente a la venta y privatización de los aeropuertos españoles. Nosotros entendemos que los aeropuertos garantizan un derecho de los ciudadanos a la movilidad y deben tener una altísima calidad en sus servicios; garantizan cohesión territorial. Nos importa mucho menos ya el ámbito de la gestión, donde creo que se puede satisfacer la legítima demanda de coparticipación de comunidades autónomas, ayuntamientos y cámaras de comercio en la gestión de los mismos, pero bajo una red única de titularidad pública que garantice la existencia de todos los aeropuertos, tanto los que tienen déficit como, por supuesto, los que tienen superávit, que eso está plenamente garantizado.

Queremos saber qué pasa con las tasas aeroportuarias. En la anterior legislatura sufrieron un incremento enorme. Nosotros creemos que hay que rebajar las tasas y así lo haremos en las propuestas de enmiendas presupuestarias en los próximos Presupuestos Generales del Estado. Queremos que nos diga el señor Álvarez-Cascos qué pasa con el *overbooking*, si es que su Ministerio tiene pensado adoptar alguna medida para garantizar a los usuarios que no se van a dar estas prácticas. Porque, de verdad, habla usted de un plan de excelencia. Estamos totalmente de acuerdo, ya le quisiéramos, pero, de momento, los usuarios españoles se conformarían con la garantía de que prácticas depredadoras de esta naturaleza no existieran y la garantía de que, cuando van a tomar un avión, al menos la puntualidad va a ser la norma habitual. Para eso se necesita una nueva ley de aviación civil. Nosotros se lo solicitamos, lo hemos venido pidiendo insistentemente, señor Álvarez-Cascos, en la anterior legislatura. Para eso se

necesita un cierto respeto, si usted me lo permite, a esta Cámara.

Nosotros hemos pedido los informes encargados por AENA y el Ministerio de Fomento para la reestructuración de la gestión de los aeropuertos españoles. Mi compañero diputado señor Segura lo ha hecho en persona, y qué casualidad, el día 6 de junio, es decir, hace 15 días ¿sabe usted lo que se nos contesta? Los informes encargados por AENA que interesan a S.S. no están concluidos —todos los medios de comunicación hace varios meses indican que sí están concluidos—, por lo que no pueden ser remitidos en este momento. Le ruego que, si no están concluidos, cuando lo estén (nosotros continuaremos insistiendo por vía reglamentaria), tenga la deferencia de remitirnoslos para que podamos estudiarlos a fondo.

Igual que lo que nos preocupa acerca del futuro del aeropuerto de Barajas. Y no nos valen las referencias tan poco comprometidas que ha hecho usted en su intervención, a pesar de haber sido extensa. Queremos saber qué pasa con las obras en ejecución, qué ocurre con ellas, qué plazo de finalización tienen, tanto en lo referente, señor Álvarez-Cascos, a las áreas terminales como a los campos de vuelo. Queremos conocer todos los dictámenes y todos los informes sobre impactos medioambientales —se los solicitamos en este trámite—, las actuaciones —usted ha hablado de ellas— realizadas en el proceso de reserva y adquisición de suelo en Campo Real, para un futuro aeropuerto en la Comunidad de Madrid, las previsiones —usted ha hecho referencia a algunas de ellas, pero de forma incompleta— de tráfico aéreo y todos aquellos análisis técnicos oportunos que fundamenten las tomas de decisión que el Gobierno adoptara en el desarrollo de tan importantísima infraestructura. Porque tememos la posible situación de conflictividad en los aeropuertos durante este verano. La comisaria europea Loyola de Palacio lo ha advertido de forma sistemática. O el Gobierno español lidera, frente a los órganos comunitarios, una política mucho más rápida, mucho más eficaz, hacia la consecución de un cielo único europeo o probablemente pasaremos de nuevo períodos de severa crisis en nuestra política de transporte aeronáutico. Ésas son nuestras peticiones en este campo y así se las trasladamos.

En cuanto a los puertos, señor Álvarez-Cascos, nos gustaría saber, además de lo que usted ha explicado, qué tipo de instrumentos concretos se van a poner en manos de las autoridades portuarias para desarrollar la política portuaria del Gobierno y, sobre todo, nos interesa mucho garantizar la seguridad marítima en el tráfico de mercancías. Es muy importante. Usted también ha hablado del problema de las tarifas. Usted sabe que en este momento hay un caos tarifario como consecuencia de resoluciones dictadas por los tribunales. Hay que resolverlo y, además de eso, hay que promover también una rebaja de tarifas. Durante el último período de Gobierno socialista, las tarifas portuarias

descendieron un 30 por ciento; en estos últimos cuatro años no han hecho sino aumentar por encima de la inflación anual. Nosotros creemos que, para fomentar la competitividad de nuestro sistema básico en la red de transportes de un país con una extensión tan grande de puertos, se necesita una rebaja de tarifas.

Y señor Álvarez-Cascos, estamos muy, muy interesados en pedirle un compromiso (no lo conseguimos a lo largo de toda la legislatura anterior) de debate, en esta Cámara, específico, sobre la marina mercante española, porque tenemos muchas dudas acerca de la política actual de salvamento marítimo, del establecimiento de medidas preventivas en nuestros puertos y del tráfico portuario de petroleros en el entorno del litoral español. Usted ha hablado de la necesidad de establecer la normativa de doble casco (por supuesto que estamos de acuerdo en ello), pero queremos —y esperamos que su Ministerio lo tenga a bien— un debate específico, por la alta importancia estratégica de este sector, así como conocer el criterio del Gobierno sobre las rutas marítimas de interés público que actualmente vienen siendo servidas por la compañía Trasmediterránea.

Correos. Estoy siguiendo prácticamente el orden que usted ha seguido en su intervención. Nosotros le ofrecemos también un acuerdo, señor Álvarez-Cascos. Creo que el correo se debe abordar con visión de Estado, pero visión de Estado para garantizar su naturaleza pública, porque sólo desde la naturaleza pública se pueden garantizar los derechos de todos los usuarios españoles a una comunicación como la que presta hoy el servicio de Correos. La apertura del mercado postal a la competencia no implica necesariamente —y usted lo sabe bien— la privatización completa del correo público. Es verdad que la iniciativa pública y privada pueden, e incluso deben, en mi opinión, convivir en el sector postal, pero la garantía de servicio universal, con independencia de la ubicación geográfica de los ciudadanos, es una tarea pública. Por eso, en la estrategia de globalización del sector postal, nosotros creemos que no se deben servir exclusivamente los objetivos de rentabilidad económica y tamaño, sino que se debe intentar garantizar el acceso a los servicios postales universales y mantener una red pública postal universal, que incorpore criterios demográficos —servicio a toda la población— y territoriales —servicio a todo el territorio—. Nosotros vamos a luchar para que la universalidad de la red postal y los servicios postales básicos contribuyan a la cohesión territorial del Estado y a la igualdad de oportunidades de ciudadanos y empresas.

Y le voy a hacer una serie de preguntas. Ha dicho que la entidad pública empresarial Correos y Telégrafos se convertirá en sociedad anónima. Nosotros le preguntamos, señor Álvarez-Cascos, si usted ha explorado suficientemente el actual marco de gestión de la entidad jurídica empresarial Correos y Telégrafos, creada sólo hace dos años. Nosotros tenemos serios temores de que la conversión de la entidad pública en sociedad

anónima sea el paso definitivo hacia la privatización del servicio y no estamos de acuerdo con ello. Queremos abrir un debate acerca de la justificación para la adopción de esa decisión. También le queremos preguntar sobre la plantilla de Correos y Telégrafos. ¿Se piensa disminuir? ¿Este plan de automatización supone el descenso o la amortización de un número importante de empleos en Correos, como tenemos noticias? ¿Cómo piensa mejorar la calidad del servicio postal universal? Asimismo querría saber, señor Álvarez-Cascos, si está investigando la situación actual del arrendamiento con opción a compra del inmueble de Campo de las Naciones, destinado a sede central de Correos y Telégrafos, porque no sé si sabe usted -nosotros, sí- que en este momento Correos ocupa este edificio sin estar finalizadas las obras y sin disponer de la preceptiva licencia de funcionamiento que ha de otorgar el Ayuntamiento de Madrid con carácter previo a su ocupación. Esas son nuestras verdaderas preocupaciones.

Acabo ya, señor presidente. Gracias por su benevolencia. Política de suelo y vivienda. Me extraña la poca atención que le ha prestado, señor Álvarez-Cascos. Lo entiendo, porque la actual situación del problema de acceso a la vivienda es responsabilidad de su Gobierno. De su Gobierno, ¿Qué ocurre en este momento? Ustedes han tenido una sola obsesión: la liberalización del suelo. Su política, su Ley del suelo ha dado un resultado evidente, que nadie discute: el precio de la vivienda ha aumentado aceleradamente; en los dos últimos años 4,5 veces por encima del incremento de la renta familiar. Estamos en volúmenes de incremento del precio de la vivienda cercanos al 13 por ciento anual, una cantidad, como usted comprenderá, muy elevada. Frente a esa realidad, nos encontramos con sectores sociales que se quedan fuera del mercado. Es decir, la política de su Gobierno ha contribuido a hacer prácticamente desaparecer la política de vivienda social en el sector. Prácticamente han desaparecido las promociones de viviendas de protección oficial, lo que supone que, para determinados segmentos de población, el esfuerzo para acceder a la vivienda ha aumentado, no ha disminuido. Usted, inteligentemente, utiliza un período de referencia, el año 1990. ¿Por qué no utiliza el año 1996? Respecto al año 1996, señor Álvarez-Cascos, le daré un dato que proviene de su propio Ministerio —Ministerio de Fomento, encuesta de salarios del INE y Banco de España—, que tiene que ver con el incremento del esfuerzo bruto en tanto por ciento sobre renta familiar, para una familia de ingresos medios, para el acceso a la vivienda. En el año 2000, después de la última subida de los tipos de interés por parte del Banco de España, el esfuerzo es superior al del año 1996. Fíjese que en el año 1996 el tipo de interés medio de préstamos a comprador estaba ya por debajo del 9 por ciento y que este año nos iremos a un tipo medio superior al 6,50 por ciento. La política de la que ustedes se han aprovechado, que fue exclusiva-

mente la rebaja de los tipos de interés, que es lo que provocó efectivamente en los años noventa la bajada del esfuerzo de accesibilidad de una familia media a la vivienda, se está viendo alterada, y ustedes no ponen los medios suficientes para corregir esa tendencia. Por tanto, el precio de la vivienda crece muy por encima de los salarios; a pesar de los bajos tipos de interés, sube el esfuerzo de acceso a la vivienda para determinados colectivos, para los colectivos con salarios menores. Ya nosotros esto nos preocupa de forma extraordinaria. Para un salario de 150.000 pesetas mensuales, hoy, el esfuerzo de acceso a la vivienda está en el 38,5 por ciento de su capacidad. ¿Qué es lo que ha ocurrido? Que la política de suelo de su Gobierno, el marco legislativo en el que ustedes se han movido ha propiciado que el principio de que la mayor disponibilidad de suelo urbanizable tendría como consecuencia una ampliación de la oferta y una reducción de precio, en que ustedes creyeron, se ha demostrado como un principio puramente doctrinario, que no tiene nada que ver con la realidad.

Ha desaparecido la promoción pública y no existen en la normativa general, y ustedes no lo impulsan, los agentes urbanizadores que pudieran fomentarla, como ocurre, por ejemplo, con la ley valenciana, que por cierto ha respetado el señor Zaplana, una ley del período socialista que demuestra que esta fórmula de colaboración público-privada está permitiendo que el precio por metro cuadrado en la Comunidad Autónoma Valenciana, a nivel de renta, sea el menor de España. Por tanto, ustedes, en política de vivienda, tienen muchos problemas. Nosotros queremos una política que garantice la ayuda a las rentas más desfavorecidas, porque, de lo contrario, estos segmentos quedarán excluidos del acceso a la misma. Y no le hemos oído ninguna oferta en este sentido.

Transporte público y ciudad, y acabo definitivamente. Antes les decía que, en relación con la calidad de vida, nos preocupa mucho el sistema de transporte en España. Usted sabe que tiene un punto negro, que es el de las ciudades. En las ciudades y áreas metropolitanas en España, señor ministro, es el tráfico pendular, aquellos movimientos que derivan del acceso al centro de la ciudad por motivos de trabajo, el que contribuye a congestionar la relación entre los centros y las periferias urbanas. Por tanto, para resolver la movilidad en ciudades metropolitanas —y le ofrecemos un acuerdo por la movilidad— son necesarios planes integrados que decidan de forma coordinada y coherente la distribución de actividades urbanas y la forma de atender la movilidad por transporte público y por vehículo privado. Ya se lo dije antes, hacer carreteras para competir en captación de viajeros con otras infraestructuras de transporte público y sin tomar medidas para facilitar el tráfico de autobuses y vehículos de mayor ocupación es un círculo vicioso que conduce a agrandar permanentemente el problema, provocando el uso del coche

y el crecimiento disperso de las ciudades. A esa lógica responde su política, por lo que veo, dado que no corrige la de su antecesor. Las carreteras urbanas no se pueden hacer con esa lógica sectorial, sino de transporte urbano integrado y modelo de ciudad. Las áreas centrales y más densas de las ciudades no pueden seguir soportando el tráfico de vehículos privados que inyectan las carreteras de acceso, pues el volumen de vehículos es muy superior a la capacidad potencial de circulación y a aparcamiento urbano. ¿Cómo se resuelve? Con fomento del transporte público, con fomento de la red de cercanías, con el impulso de carriles específicos para los autobuses o vehículos de alta ocupación en la relación centro-periferia y no con nuevas infraestructuras, que lo único que van a hacer es retrasar un poquito el atasco de entrada o de acceso a estas ciudades.

Nos gustaría saber, señor Álvarez-Cascos, si tienen previsto políticas de ayuda a la financiación del transporte urbano. En este momento hay una considerable cantidad de recursos destinados al transporte urbano en las grandes ciudades. Se contribuye por parte de la Administración del Estado a pagar los déficit de explotación de empresas de servicio de transporte urbano y metropolitano, pero es insuficiente y que esa financiación que se ha venido efectuando en forma de contratos-programa debería intensificarse dentro de un marco de apoyo específico al transporte público en los grandes entornos metropolitanos donde los problemas de congestión y deterioro ambiental son especialmente graves. Ésas son nuestras peticiones.

Recapitulo en dos minutos. Nos gustaría un cambio real. En ese cambio de política de infraestructuras y transportes el señor Álvarez-Cascos tendrá nuestra leal colaboración. Sólo nos guía, señorías, el interés general. Si la actual paralización de actividades supone revisar políticas anteriores, como las que le he indicado, lo celebramos. Nosotros queremos acuerdos, planificación consensuada y, por tanto, presentación en esta Cámara del plan de infraestructuras, para que lo podamos discutir todos democráticamente. Pacto por una movilidad sostenible que aumente la calidad de vida de nuestros ciudadanos; acuerdo por la intermodalidad sobre los modos de transportes; acuerdos con comunidades autónomas, municipios, para frenar el encarecimiento del precio del suelo y de la vivienda. Más inversión pública; revisión de la política de autopistas; paralización de autopistas, como en los accesos radiales a Madrid, que no tienen ningún interés social. No a la ampliación de las concesiones de autopistas; sí a las rebajas de tarifas; el incremento del papel de la Empresa Nacional de Autopistas; compromisos para el desarrollo de los planes ferroviarios; respeto a un desarrollo sostenible en la aplicación de las infraestructuras; planificación; impulso a un ferrocarril no dual, que garantice los derechos de todos los ciudadanos; no queremos privatización de los aeropuertos; sí participación de comunidades, ayuntamientos, cámaras en su gestión.

Rebaja de tasas. En la red de carreteras, no discriminación; fomento del transporte público; intermodalidad. Y, si usted nos presenta el plan de infraestructuras para que lo discutamos entre todos, respeto a la oposición; entenderemos que quiere comenzar una nueva etapa, si así lo hace. Si se nos sigue ignorando, si se siguen discutiendo las grandes políticas fuera de este Parlamento, sin que podamos discutir los legítimos representantes de una parte muy importante del pueblo español esas alternativas, nosotros entenderemos, señor Álvarez-Cascos, que no hay ningún interés por parte de usted ni de su Gobierno en dialogar y en consensuar en esta Cámara.

El señor **PRESIDENTE**: Yo quisiera decirles que no es intención de esta Presidencia evitar que los distintos portavoces puedan decir en su primera intervención, todo lo que quieran decir, pero ante esta actitud de la Presidencia yo ruego que haya una correspondencia, que no se alarguen las intervenciones de forma desproporcionada.

A continuación, tiene la palabra el portavoz del Grupo Mixto, señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Quiero aprovechar la disposición del señor Álvarez-Cascos a escuchar a los representantes de todos los grupos políticos para presentarle una valoración de qué significa la política de infraestructuras del Gobierno del Estado español, de tal manera que, a través de un caso particular, se pueda echar luz sobre la generalidad o, si usted quiere, viceversa.

Cuando se habla de infraestructuras en el Estado, especialmente de las infraestructuras ferroviarias, que son las que en este momento representan un salto cualitativo fundamental, desde el punto de vista de la estructura general de la península ibérica y desde el punto de vista de lo que son estrategias de futuro o saltos adelante, no cabe duda de que ustedes presentan un modelo del Estado español que no responde sólo a los criterios del peso económico o demográfico, sino que también tiene ribetes políticos muy significativos. Efectivamente, su mapa de infraestructuras ferroviarias profundiza en una visión del Estado español desigual, desequilibrada y marginadora de una zona muy amplia del Estado, donde, por suerte o por desgracia, tenemos que estar los gallegos, eso que se llama todo el noroeste, especialmente la periferia gallega que siempre queda en una marginalidad más acusada. Y también una visión de las relaciones con Portugal puramente instrumental, que sin duda no está solamente caracterizada o provocada por la posición del Gobierno español sino también por la posición de los gobiernos portugueses de ver el problema de Portugal como una actitud de saltar corriendo, como sea, hacia Europa.

Voy a empezar por las infraestructuras ferroviarias, como exponente de esta idea de la península ibérica a

la que me acabo de referir. Le diré que es preocupante, desde la perspectiva de un territorio periférico, cualquier proceso de privatización de las infraestructuras ferroviarias y no sólo por un motivo de carácter ideológico político o de servicio a la sociedad sino, sobre todo, porque está claro que, en este mapa, unos vamos a tener un punto de partida muy desigual con relación a otros. Lo que puede ser un negocio sustancioso con las explotaciones de AVE no va a ser nunca un negocio sustancioso cuando se trata de explotar una línea convencional con gravísimas dificultades. En todo caso, ustedes ven el panorama del 2007 de una manera eufemística que no se corresponde a la realidad, como voy a demostrar a continuación.

Señor Álvarez-Cascos, ustedes mismos definen el mapa ferroviario del Estado español como vías de alta velocidad para Andalucía, la integran perfectamente a través de una red central de alta velocidad, en sentido estricto, donde todo el resto de territorio queda perfectamente integrado; a Levante, de la misma forma; a Barcelona, igual, e incluso por el valle del Ebro y hasta Valladolid. Realmente lo que ofertan para el noroeste son unas líneas convencionales, que, por cierto, llegarían hasta la frontera gallega, en el caso de Zamora o Lubián, curiosamente, o en el caso de León. Pero lo que usted anuncia para Galicia son dos convenios que ya conocemos y que no son 80.000 millones de pesetas, sino escasos 60.000 millones de pesetas, de los cuales prácticamente una parte sustancial, 30.000 millones, los tiene que pagar la Administración autonómica, y eso en una red ferroviaria que es la peor sin duda alguna del Estado español. Usted tiene que conocer, porque a lo mejor no lo sabe, porque no viaja en ferrocarril entre Ferrol-A Coruña-Vigo-Santiago y la frontera portuguesa, que no tenemos doble vía ni tenemos electrificación, por un corredor que hay bastantes más viajeros que entre Oviedo y Gijón. Y le digo esto porque seguramente ese sí lo conoce. Bastantes más viajeros. Pues no tenemos ni doble vía ni electrificación. Del resto ya no le voy a hablar, porque es muchísimo peor.

Imagínense ustedes un programa para el año 2007 que no duplica vías y que no electrifica nada, y ustedes nos contentan con que vamos a llegar a Madrid en cuatro horas y pico. Yo le digo que, si eso es verdad, de esas cuatro horas y pico prácticamente dos horas y media van a ser por territorio de Galicia. Yo les rogaría que ustedes tuvieran en cuenta que hace falta otro plan ferroviario para Galicia. No el de alta velocidad, pero por lo menos un plan ferroviario que nos coloque a velocidades medias de 150 kilómetros por hora en el horizonte del año 2007, como aprobó curiosamente el Parlamento gallego en el año 1995, con el voto unánime de todos los partidos políticos; por cierto, también con el voto entusiasta del señor Fraga Iribarne, que antes de irse de la sesión, porque tenía una ceremonia de carácter oficial, dejó clarificado que su ausencia no

se debía a discrepancia sino a tener que responder a un acto protocolario oficial. Yo le ruego que, si el presidente de la Xunta hace un viaje y lo visita, atienda las demandas más allá de lo que son esos convenios, que, le vuelvo a repetir, son auténticamente ridículos en un país que tiene mil kilómetros de ferrocarril.

Igual que le ruego que vean el caso portugués no solamente a través de Extremadura, tendencia que van a tener también los gobiernos portugueses, lo reconozco, pero da la casualidad de que las relaciones interfronterizas más importantes están entre Galicia y el norte de Portugal demográfica, económica, social y culturalmente. No tiene lógica que entre Oporto, Vigo, Santiago, Coruña y Ferrol no haya un corredor por lo menos de altas prestaciones ferroviarias de 200 kilómetros hora o de 160 kilómetros hora. El plan que nos tienen preparado es también vía única y sin electrificación. Creo que esto no resiste ni la comparación, ni el debate político, desde ningún punto de vista. Le vuelvo a repetir que esto sería digno de tomar en consideración; el horizonte son siete años y nosotros habíamos cuantificado en 1995 que una red ferroviaria gallega aceptable para estas demandas serían 175.000 millones de pesetas en diez años. Es poco pedir, y un punto de partida. Si no se modifica, el ferrocarril en Galicia está condenado al fracaso. Insisto en que contabilice los datos de Renfe y verá que la red de regionales de todo el Estado español, en términos relativos, más rentable es la del eje Atlántico.

Quiero decirle también que, si van a hacer unos accesos convencionales a través de Zamora, no es de recibo que no se intente conectar León-Ponferrada con Monforte, que es la vía de salida natural de todos los trenes de largo recorrido para Barcelona en concreto y la salida natural de los trenes para el resto de la península de A Coruña, Ferrol y Lugo. Usted habló de Lugo. Difícilmente se va a poner Lugo en cuatro horas con Madrid, como no se haga una integración en una red convencional algo aceptable, a través de Monforte y de Ponferrada. En todo caso, estas características de un ferrocarril como el que nosotros defendimos unánimemente en el Parlamento de Galicia en 1995 sería la manera, vuelvo a repetir, de que incluso el resto de las infraestructuras, especialmente las portuarias, pudiesen sacar toda su potencialidad. Y después me referiré a eso.

Paso al problema de las carreteras. Es curioso que este diseño tan claro del ferrocarril en el caso de las carreteras se produjo pero en términos de retraso. Usted sabe que la última autovía radial que se va a acabar es la llamada del Noroeste, pero parece un rosario de calamidades, de retrasos continuos, desde que empezó; retrasos calamitosos. Ahora ya ni siquiera en el año 2001, porque parece ser que Pedrafita do Cebreiro tiene gravísimas dificultades constructivas, pero no se justifica. Yo creo que es porque las obras se hacen con lentitud, debido seguramente a problemas presupuestarios. Siempre los hay para ahí, no para acabar la autovía de

Valencia, por supuesto, y siempre con un tipo de empresas que no sé si se les paga a tiempo o no pero en todo caso hacen obras muy ralentizadas. Por lo tanto, Pedrafita do Cebreiro no sabemos si se acabará en el año 2001, como prometieron. La autovía del Cantábrico deja de ser del Cantábrico cuando llega a Galicia, y usted nos da como solución un corredor por el Cantábrico. Le recuerdo que están el puerto de Celeiro, que es de los más importantes del Cantábrico en movimiento pesquero. Es una zona marginal, pero no es que sea desértica, ni con algunas potencialidades. Me gustaría que aclarase en qué consiste ese corredor cantábrico, más que nada para saber si es de recibo, si van a cargar ustedes monetariamente con su construcción o se va a pasar a los tontos útiles, que somos los gallegos, a través de la Administración autonómica. Curiosamente siempre nos venden este tipo de moneda.

¿Cómo se explica que en una ciudad como Ferrol, por cierto, que es del Estado (le vuelvo a repetir, Defensa controlando todo, Astano, Bazán), con un *hinterland* de 200.000 habitantes, no tenemos servicios de ferrocarril, el puerto no puede ser utilizado debidamente por falta de acceso ferroviario, y ustedes nos colocan el acceso por autopista de peaje y tenemos que esperar cinco años para el acceso a Ferrol a través de un convenio con la propia Udas. ¿No podrían hacer antes de estos cinco años un acceso, que ya está planteado, el de la ronda oeste, que son dos kilómetros y que cuesta 2.000 millones de pesetas, para que una ciudad del Estado, en estas circunstancias tan críticas, pueda vivir con cierta tranquilidad? No tiene más que escuchar, y es objetivo, los partes de tráfico de Radio Nacional de España. Verá cómo siempre uno de los puntos negros de la red es la zona de Fene, con un atasco de 2 ó 3 ó 4 kilómetros todos los días; no los fines de semana. Tendría que aclarar esta cuestión. En la construcción de la autovía a Ourense, Santiago-Ourense y Santiago-Lugo, ¿qué grado de participación va a tener la iniciativa privada y qué consecuencias va a tener para el recorrido por este tipo de autovías?

Paso a los puertos, sector estratégico fundamental. Cinco puertos de interés general. Señor Álvarez Cascos, sé que es un problema que en una costa relativamente pequeña haya cinco puertos de interés general. Seguramente es también una deficiencia de la Administración autonómica no lograr algún tipo de especialización y de coordinación entre ellos. Pero usted sabe que están perfectamente bien situados, sobre todo desde el punto de vista de lo que es el tráfico a Europa, y, si tuviéramos buenos acceso por ferrocarril, también lo estarían para el resto de la península. Me gustaría saber qué opina sobre tres cuestiones. Primero, si se va a hacer una base logística general sobre el problema del combate contra la contaminación por hidrocarburos. Usted habló de catástrofes. Las catástrofes más importantes por hidrocarburos en el Estado español están en las costas gallegas. Si esa base logística tiene algo que ver con el Estado español ¿dónde

se va a poner? Esperemos que se tenga en cuenta el carácter específicamente gravoso y peligroso de la costa de Finisterre. Sabe usted también, porque propagandísticamente lo utilizaron, que existe la propuesta, todo lo discutible que se quiera, de hacer dos puertos exteriores en el caso de la Galicia norte. Uno de ellos seguramente necesario por motivos medioambientales, ya que los petroleros atracan en el centro mismo de A Coruña. ¿Qué viabilidad tienen esos proyectos, porque están sometidos al apoyo de la iniciativa privada? ¿La Administración del Estado está dispuesta a gastar dinero en esos proyectos para hacerlos claramente tangibles? Nos gustaría decirle también que el problema de la marina mercante es muy agudo y sería bueno que la normativa para la seguridad de los buques se adelantase en el tiempo, entre otras cosas por motivos de seguridad, ecológica y para las vidas, pero también por motivos de carácter económico industrial. Si se adelanta esta normativa, la flota española habrá que modernizarla con antelación. Podría ser un parche para el problema de los astilleros del Estado español si se toman medidas acertadas y no se tolera el desvío de carga de trabajo o se ayuda indirectamente a que se hagan los astilleros del Estado español. Exactamente igual que el segundo registro de Canarias. Pero para que esto pueda ser útil, tendría que llevar consigo una serie de medidas relacionadas con las garantías laborales de los marineros que embarcan en ese tipo de barcos, por lo menos para que tengan la Seguridad Social similar a la del Estado español o a la de los estados de la Unión Europea.

En cuanto a la infraestructura aeroportuaria, es cierto que la posibilidad de un cielo único a nivel de la Unión Europea puede tener una utilidad incluso pragmática, pero le queremos advertir sobre una cuestión: el Estado español no puede estar pivotando sobre un aeropuerto central y en todo caso un segundo que es Barcelona. Habría que hacer un esfuerzo por tener aeropuertos de referencia como fundamentales por lo menos en seis o cinco puntos cardinales del Estado español. En este aspecto creemos que sería fundamental contar incluso con una idea global de la península Ibérica. Somos contrarios al proceso de privatización de los aeropuertos que hoy están en titularidad del Estado a través de AENA. En todo caso, la salida de hacer un cambio de titularidad o cambio de gestión debía ir a través de las comunidades autónomas, que podrían incardinarlos mucho más acertadamente en el medio social y en el medio en que desenvuelven sus actividades económicas.

Quiero hacer una última referencia al problema de Correos. Usted sabe también —y si no se lo apunto yo— que, por la estructura poblacional de Galicia, la liberalización de Correos tiene muchos puntos neurálgicos graves o peligrosos en el caso de nuestro país. Una gran parte de la zona rural está atendida precisamente por oficinas que, de ir a una liberalización plena, tendrían prácticamente que cerrar. Es imposible mantener el criterio de servicio universal con una dispersión

de la población de semejante calibre. Sería bueno dejar siempre la puerta abierta a que el Estado tuviese una parte fundamental de este servicio público, a pesar de las plenas liberalizaciones que puedan venir provocadas por la propia intención del Gobierno o las propias directivas comunitarias.

Por último, espero que usted descubra, a través de estas palabras, que el modelo del Estado español es un modelo desequilibrado y no siempre por motivos atribuibles a causas internas a algunos de los territorios. Yo ya le señalé, en el caso de Galicia, el potencial demográfico, económico y social; si se hace una relación hasta Oporto, y no digamos hasta Lisboa, es similar a todo el eje mediterráneo. Ustedes, que son unos buenos globalizadores y transnacionalizadores, tengan en cuenta esa idea también desde el punto de vista positivo, y no nos hagan cargar solamente con las circunstancias negativas de ser lo más periférico del noroeste. En todo caso, a pesar de la hostilidad política, le recomiendo que hable detenidamente muchas horas, no cinco minutos para la foto, con el señor Fraga Iribarne, aunque sólo sea del ferrocarril gallego.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra el portavoz del Grupo Catalán, el señor Sedó i Marsal.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor ministro, en primer lugar, quiero darle nuestra felicitación por su nuevo cargo y nuestro saludo en su primera comparecencia ante esta Comisión. Amplia ha sido la información que nos ha dado esta tarde, información que valoro muy positivamente, y permítame a la vez que haga una alusión también positiva para todo el equipo de colaboradores que han participado en su estudio y elaboración. Si uno no tiene una intervención preparada de antemano, el tiempo concedido le puede sobrar en un día como hoy, en gran parte porque la información a debatir es extensa pero es muy detallada, y entonces ya da respuesta a muchas de las preguntas que un grupo podría hacer. De todas maneras, voy a realizar unas reflexiones sobre ellas, siguiendo esquemáticamente la línea general que usted ha seguido.

En cuanto a la primera parte, sobre política general de aplicación a las infraestructuras con sus correspondientes datos globales estadísticos, tenemos que decir que la documentación está muy bien y la tenemos que estudiar a fondo; en gran parte son datos estadísticos que algunos ya conocemos, que se pueden encontrar en distintos sitios, reunidos en un documento. Entre sus primeras frases, hay una de la que he tomado nota: su ofrecimiento de participación pidiéndonos incluso que establezcamos un calendario de comparecencias en la Comisión. Agradecemos mucho este ofrecimiento y nuestro grupo está dispuesto a colaborar al máximo en lo que usted precise de nosotros, y espera poder ofrecerle puntos de vista positivos para nuestras demarca-

ciones y para todas aquellas que tengan necesidad de infraestructuras.

Es de tener en cuenta también que ha renovado cargos en el Ministerio y quiere entrar en una forma de trabajo muy operativa; que haya control sobre el desarrollo de las infraestructuras, el estado de las obras y sobre el avance de las mismas. A nuestro grupo le parece muy interesante. Puede hacerse dentro de la Comisión en términos generales, pero en la pasada legislatura mantuvimos contactos con el equipo del Ministerio para hacer un seguimiento de todo ello, y eso lo creemos que es positivo.

Su primer planteamiento nos suscita una inquietud. Nos habla usted, señor ministro, de cantidades billonarias y nos dice que cuenta con la ayuda de fondos europeos, de la participación privada, de presupuestos de administraciones territoriales, etcétera. Nos inquieta su éxito en obtener y garantizar los fondos necesarios para cubrir esas cantidades. Confiamos en su buen hacer. Puede pedirnos la ayuda que precise, si nuestro grupo puede dársela. Es el aspecto más importante de lo que nos ha explicado esta tarde: la obtención de fondos para conseguir llevar a cabo todo este gran plan tan positivo, para que nuestras infraestructuras se homologuen verdaderamente con el resto de Europa.

Siguiendo el esquema que nos ha presentado, nos parece importante también su definición conceptual de impulsar los tres valores inseparables: seguridad, calidad y modernidad. Son aspectos vitales y no sé si, dentro de los esquemas en los que hemos estado trabajando y debatiendo, habían sido considerados con la importancia que usted los ha presentado. Es muy positivo que los tres sean objetivos inseparables a tener en cuenta ineludiblemente. Podría hacer alusión a cada uno de ellos.

En cuanto a seguridad, yo había particularizado algo que preocupa en nuestra demarcación: la seguridad en el túnel de Viella inquieta a mucha gente. No me refiero a lo que ha pasado estos días, que es asunto más global. Teníamos una proposición no de ley que retiramos la semana pasada para sustituirla por otras cosas.

Usted ha presentado muy bien la calidad, haciendo sujeto de ella al protagonista al usuario; este es un aspecto muy importante para mí. Yo intervine varias veces, sobre todo cuando en la anterior legislatura hubo los problemas de aeropuertos. Ahí el que salía perjudicado —porque no era sujeto, no se consideraba sujeto por parte de la propia AENA, cuestión que ya aclaramos en su momento— era el usuario. Parece ser que para el administrador o para el que está haciendo la gestión de aeropuertos su cliente es la compañía, las compañías son las que pagan al ente gestor; para nosotros el verdadero cliente del aeropuerto, aunque sea indirectamente —a través de las compañías— es el usuario.

En cuanto a la modernidad, usted ha tocado un asunto que también es vital para nosotros: el nuevo marco, la liberalización, la titularidad. Hay operadores de

transportes y servicios, y operadores de infraestructuras. Eso, en cuanto a ferrocarriles, es posiblemente el cambio más importante que se puede presentar. Hoy en día la población tiene asimilado que la vía del ferrocarril, la infraestructura del ferrocarril es de la compañía y lo que usted nos presenta es que por las vías del ferrocarril pueden pasar otras compañías. En todo esto nosotros seguimos ofreciendo diálogo; usted volvía a hablar de diálogo y yo lo recojo.

En cuanto a temas concretos de la red de carreteras, yo tenía unas notas las que usted me ha ido respondiendo. Yo iba a hablar en torno al metropolitano de Barcelona y usted ha expuesto el asunto con mucho detalle, por lo que ya tengo respuesta. Ha hablado de acabar proyectos, como el de la autovía Lleida-Fraga y también ha citado el proyecto de Cervelló-Vallirana, y aquí hay una cuestión que me preocupa, que es la definición de autovía. Se ha referido también al proyecto Tarragona-Cambrils, variante Vilaseca. Aquí tenemos una confusión con lo que dice el Ministerio, porque después ustedes vuelven a hablar de la autovía Oropesa-Cambrils-Tarragona. Queríamos saber si esta nueva autovía sustituye totalmente a las variantes de la 340, porque, si no es así, hay un pedazo que estará incluido en la de Cambrils, variante Vilaseca. Es un detalle para hablar con los equipos directamente, pero falta un tramo, no sé si porque ya está adjudicada la obra, pero ocurre, señor ministro, que se trata de un tramo que tiene una problemática social, la Panadella. Me habla de la autovía Lleida-Fraga, de Cervelló, de cosas que se están construyendo, pero no ha citado Santa María del Camí-Cervera. Está en marcha; está en marcha el proyecto, pero, como no lo ha citado, quiero soslayar esta ausencia, porque mañana me preguntarán qué pasa con la Panadella.

El nuevo plan de carreteras, este plan de Oropesa, de la 340 y que llega, cogiendo la N-II, hasta Girona y la frontera es verdaderamente interesante. Y aquí hay un tema que le voy a explicar ahora mismo, que es el gran debate que hemos tenido en algunos plenos en la anterior legislatura con el anterior ministro, con el cual coincidíamos bastante respecto a autopistas. La definición de autopista del señor Arias-Salgado era que la autopista es un complemento a la vía de alta capacidad. Cataluña, y no sólo Cataluña, sino desde Valencia y más hacia el sur, y Aragón, y hacia el País Vasco, tenemos autopistas de peaje que, lógicamente, con esta definición, serían autopistas como complemento de vías de alta capacidad. En estos tramos no hay vía de alta capacidad. La carretera nacional 340 o el tramo desde Barcelona hacia la frontera francesa es todavía plan Redia; la N-II, así como la carretera de Zaragoza a Logroño, que es una carretera de dos carriles, hay que revisarlas, aquí hay que construir con urgencia las autovías correspondientes. De ese modo tendríamos dos autovías de alta capacidad y las autopistas al lado.

En ferrocarriles le pediría el plan de enero, señor ministro. En enero la Cámara se disolvió y los miembros de la Comisión no conocemos en detalle el plan de enero. Se lo han pedido otros grupos y, si puede ser, le agradecería que nos lo mandase.

Hay otros temas concretos en ferrocarriles, y ya que está hablando usted con el vicepresidente de la Comisión, que es de Lleida, le diré que tenemos un problema muy concreto con una línea de Lleida a Manresa, y él me pedía que le citara dicha línea, que está en fase de presupuestos y de trámites.

No le voy a hablar del tren de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera. El otro día le hice una pregunta, usted contestó sobradamente y ya conocemos la temática. Simplemente le voy a decir que tenemos una preocupación, que quedan algunos detalles que resolver en el trazado de la zona Lleida-Martorell que tienen mucha incidencia social. Incluso hay plataformas en contra del trazado y problemáticas que pueden suponer elementos negativos para todo el trazado, también para la construcción, si llegan a prosperar algunas actuaciones, incluso a nivel de tribunales. Este es un tema al que debería prestarse atención; creo que en la última época y en su momento no se puso la atención debida y se ha ido complicando.

Hay una pregunta que hacer —y termino pronto, señor presidente— en relación al corredor Francia-Almería. Cuando nos habla de la línea Francia-Almería nos viene a decir que el tramo Valencia-Tarragona, utilizando en el actual corredor del Mediterráneo la ventaja de la traviesa, va a convertirse en ancho europeo. ¿Desaparecerá el ancho convencional en esa línea? Porque si actualmente hay doble vía eso es factible, pero entonces ¿el ancho convencional o ibérico ya no pasaría de Castellón y no llegaría a Tarragona, o debería haber un nuevo trazado para este ancho? Lo dejo aquí, señalando el aspecto de que desaparece un tramo de la red antigua.

En puertos, correos y vivienda me parece bien lo que usted nos ha explicado. El tema de la nueva normativa tarifaria para puertos es interesante, la necesitan, al menos los nuestros, los del ámbito de las demarcaciones que representamos, pero funcionan bien los de Barcelona y Tarragona, aunque tienen algún problema con Hacienda en temas fiscales.

El tema de correos le seguiré con mucha atención, porque fui ponente de la Ley de Correos anterior y francamente no fuimos muy bien tratados por Correos —particularmente el que les habla—, como si hubiésemos ido contra la organización, cosa que no pretendíamos, y veo que, buscando una nueva fórmula jurídica, al final se está acabando por ir hacia la línea que nosotros en aquellos momentos pregonábamos. Sea lo que fuere, lo que quiero es que Correos sea la entidad que se merece ser.

En la vivienda es importante el acceso a los jóvenes a su primera vivienda, y aquí reside la temática de resolución de los problemas del suelo.

Señor ministro, en cuanto a aeropuertos, muy poca cosa, aunque he citado algo, porque no quiero decir más. Me parece muy bien adecuar la Dirección General de Aviación Civil, separar la navegación aérea de la gestión aeroportuaria, pero mi grupo no está de acuerdo con los esquemas adelantados desde hace tiempo respecto a la privatización. Usted prácticamente no ha hablado de ello. No sé si es que aquí va a haber un nuevo esquema, si se va a establecer una nueva línea, una nueva forma con la aprobación de los planes directores que puedan faltar, todo un esquema aeroportuario nuevo. Yo creo que ahí faltan muchas horas de diálogo, desde las autoridades aeroportuarias, desde el Ministerio con el territorio.

Por último, señor ministro, yo tenía unas notas sobre autopistas. Para nosotros quedan algunas cosas pendientes, como puede ser la bonificación del 95 por ciento del IBI. Hay grupos de trabajo. Vamos a ver cómo se avanza en este tema. También hay cosas que resolver en los fondos anuales correspondientes al 7 por ciento de los ingresos anuales de peaje y en las formas de revisión de las tarifas de peaje. En el Parlamento de Cataluña hay aprobada, por unanimidad, una propuesta para la creación de un fondo para la reducción y homogeneización para un rescate selectivo. Yo no soy muy partidario de la palabra rescate porque induce a creer que lo que se pretende es comprar pedazos de autopista a las compañías concesionarias. Yo no voy tanto por ahí, aunque pueda llegar a hacerse. Yo pienso que es preferible que el dinero que puede llegar a ser motivo de un rescate sea para avanzar la autovía sustitutiva, la vía de alta prestación por el lateral, ya sea la nacional 340 o la nacional II en la zona de Girona. Es preferible dedicar el dinero a construir nuevas autovías, las que hacen falta, que no las hemos tenido nunca en Cataluña. De buenas a primeras la solidaridad en Cataluña pasó —con beneficio propio, cómo no— a tener las autopistas de peaje, pero llevando tanto tiempo con el peaje, quizá ahora es el momento real en el que lleguen las autovías.

Señor ministro, mi grupo solicitará entrevista concreta con usted, con el secretario de Estado o con su equipo. Nos pueden marcar con quién o en qué momento y en qué distintos conceptos, para no hacerlo todo de una vez, para conocer el detalle de todo lo tratado y retomar —por decirlo de alguna manera— la colaboración, control, estudio y relación que teníamos en la legislatura pasada. Reitero, como fin de mi intervención, que estamos a su disposición. Nos ha dado usted una información exhaustiva, muy interesante, verdaderamente positiva a largo plazo y si esta información llega a la Cámara para su debate como un plan general de infraestructuras de su Ministerio, puede contar con que nosotros estaremos trabajando siempre en positivo para mejorarlo, si cabe, o permanecer en el diálogo que usted nos ha ofrecido en una forma positiva, como siempre ha actuado mi grupo.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Coalición Canaria, señor Rivero.

El señor **RIVERO BAUTE**: Señor ministro, bienvenido a esta primera comparecencia ante la Comisión de Infraestructuras. Mucha suerte y muchas gracias por la exhaustiva exposición que usted ha realizado en esta primera comparecencia y fundamentalmente por su disposición al diálogo, a estar al servicio o de acuerdo con la Comisión para comparecer cuantas veces sea necesario para aclarar asuntos relacionados con su departamento.

Empezaré por el final de la intervención del señor Sedó, sobre esa disposición al diálogo que usted ha mostrado al comienzo de su intervención y, basados en el sustento de ese programa ambicioso para estos próximos años, nuestra disposición a colaborar para fraguar toda esa serie de propuestas en un plan que abarque este período.

Hablaba usted de un departamento cuyo eje fundamental son objetivos orientados a la cohesión territorial del Estado como garantía para la movilidad de los ciudadanos y para conseguir una mejor calidad de los servicios y unos precios mejores y más competitivos para los usuarios. Por tanto, estamos hablando de un tema clave para una política de Estado, porque una auténtica y real cohesión territorial que garantice la movilidad de todos los ciudadanos en las mismas condiciones a lo largo de todo el territorio del Estado es un factor que también ayuda a la cohesión social y económica del país. En ese sentido, este ambicioso plan que usted presenta hoy ante la Comisión como una gran apuesta por mejorar la red aeroportuaria española, la red de puertos, esa propuesta sobre la red de autopistas y de autovías o la mejora del ferrocarril, fundamentalmente de las líneas rápidas a lo largo y ancho de toda la Península, nos parece que son extraordinariamente positivas, ponen a todos los ciudadanos de la Península en unas condiciones envidiables. Por lo tanto, no tenemos más que prestar nuestro total y decidido apoyo a las mismas.

Pero cuando hablamos de cohesión territorial, cuando hablamos de cohesión social, cuando hablamos de la necesidad de una cohesión económica, desde la visión de un territorio ultraperiférico, alejado como es el archipiélago canario, estamos hablando de un asunto de una extraordinaria sensibilidad para todos los isleños, porque, como indicaba, uno de los elementos claves que posibilita nuestro desarrollo tanto social como económico es tener una adecuada cohesión territorial, primero, entre las islas, de las islas entre sí, y de las islas con el exterior. En los archipiélagos, y no hace falta abundar mucho en este tema, no hay alternativas, no podemos diseñar planes ambiciosos de ferrocarril, planes de autovías que unan las islas o las islas con el exterior, sino que hay una dependencia total y absoluta del transporte marítimo y del avión. Por lo tanto, estamos hablando de que hay unos elementos claves para posibilitar esa cohesión social y económica que son las

infraestructuras portuarias, las infraestructuras aeroportuarias y una política de transportes aéreos y marítimos para las islas.

Nosotros entendemos que una adecuada política de transportes que sea solidaria es la que pone a todos los ciudadanos del Estado español (y concretamente a los de las islas) en las mismas condiciones que a los ciudadanos que viven en la Península, en puntos más alejados —Cádiz, A Coruña, Girona—. Nos gustaría saber si el ministro comparte el criterio de una política solidaria que permita una auténtica cohesión territorial del Estado español, necesaria desde todos los puntos de vista, incluido el político. Si comparte este criterio, hay que diseñar políticas de transporte para poner a los ciudadanos que viven en los territorios ultraperiféricos en las mismas condiciones que los que viven en los territorios más alejados.

Estamos en estos momentos, señor ministro, en la etapa de la liberalización del transporte aéreo y del transporte marítimo, estamos en una etapa de privatizaciones y ambas, la liberalización y la privatización, con la competencia que generan persiguen, lograr unos mejores servicios y unos precios más asequibles. Sin embargo, hay determinados territorios del Estado (ya lo prevén los reglamentos de la Unión Europea) donde la liberalización y la privatización no son la panacea. La liberación y la privatización no consiguen que se mejoren los servicios y que se garanticen unos precios adecuados porque la competencia no funciona, debido fundamentalmente a la fragilidad del mercado, a unas condiciones especiales del mercado. En este punto, me gustaría conocer si el Ministerio es partidario de aplicar las previsiones que contemplan los reglamentos europeos respecto a la obligación de declaración de servicio público en aquellos trayectos donde no esté garantizada suficientemente la competencia, la calidad de los servicios y los precios adecuados.

En su intervención habló de la mejora de los instrumentos para la seguridad de diversos aeropuertos de la red aeroportuaria española, fundamentalmente en relación con la visibilidad de determinados aeropuertos, pero no citó uno de los aeropuertos que en estos momentos tiene problemas de visibilidad por la situación estratégica y geográfica del mismo, y que tiene un volumen respetable de pasajeros de más de dos millones a lo largo del año, que es el aeropuerto de Los Rodeos. No sé si está previsto dentro del plan mejorar su seguridad porque insisto, en que es un aeropuerto importante debido al papel que juega en el archipiélago canario.

Al hablar de los elementos de cohesión, decía que tenemos una dependencia absoluta de los aeropuertos y de los puertos y citaba las mejoras previstas por su departamento para los aeropuertos españoles, pero no hizo referencia a las previsiones con respecto a la red aeroportuaria de Canarias. Estamos hablando de la principal red aeroportuaria de España (en estos momentos los aeropuertos canarios mueven casi el 25

por ciento de los pasajeros de todo el Estado) y me gustaría conocer, señor ministro —si fuera posible, hoy—, cuáles son las previsiones de inversión de su departamento en los aeropuertos canarios.

Actualmente hay un debate abierto en diferentes comunidades autónomas acerca de la gestión de los aeropuertos, que es una competencia que algunas comunidades autónomas tienen prevista en sus respectivos estatutos de autonomía. A mí me gustaría conocer cuál es el criterio del ministro sobre la gestión de los aeropuertos en estos momentos, si es partidario de mantener el sistema actual, si es partidario de cumplir con lo que establecen los estatutos de autonomía de algunas comunidades autónomas en el sentido de tener la capacidad para gestionar sus propios aeropuertos o, por el contrario, si el Ministerio tiene previsto estudiar fórmulas consorciadas, fórmulas descentralizadas, en las que pudieran participar el Estado y las comunidades autónomas; en definitiva, acercarnos a fórmulas similares a las que se utilizan en estos momentos en los puertos del Estado, cuyo funcionamiento ha mejorado notablemente con la reforma de la Ley aprobada en el año 1997.

Igualmente los puertos son clave para nosotros, por todas esas connotaciones a las que hacía referencia y que los convierten en instrumentos básicos para el desarrollo económico. Es necesario realizar políticas inversoras adecuadas a sus necesidades. No se puede pensar en estos momentos que se puede atender la financiación de infraestructuras como las del archipiélago canario, donde no hay alternativas de transporte por carretera o por ferrocarril, sólo con los recursos que provienen de la autoridad portuaria, del organismo Puertos del Estado. Es prácticamente imposible poner esas infraestructuras en condiciones de competitividad respecto a otros puertos. Por eso me gustaría saber si el señor ministro es partidario de que las inversiones a realizar en los puertos canarios, que son puertos declarados de interés general, sean reforzadas con los Presupuestos Generales del Estado.

Por otra parte, nos gustaría saber si el Ministerio tiene previsto entre sus planes proponer la inclusión del conjunto de los puertos canarios dentro de la red transeuropea de transportes, que entendemos que sería un instrumento importante para lograr una adecuada financiación de los mismos. Dentro del transporte marítimo de lejanía, en estos últimos años hemos mejorado mucho en el acercamiento de las islas entre sí y de las islas con la Península. También hemos avanzado en las ayudas al transporte de mercancías, aunque éstas siguen siendo insuficientes, y en estos momentos las mercancías canarias no están en las condiciones de competitividad que podemos encontrar en los puntos más alejados de la Península. Me gustaría saber si es criterio del ministro seguir mejorando las subvenciones al transporte de mercancías del archipiélago canario, para colocarle en una situación similar a la de los territorios más alejados de la Península.

Al comienzo de su intervención, cuando hablaba de las carreteras, hizo referencia al compromiso de cumplir los convenios que están firmados, concretamente el convenio de carreteras. Hay que decir que este es un convenio que está resolviendo un abandono histórico de las carreteras canarias —más de diez años sin inversiones del Estado— y las está poniendo al día, aunque todavía falta un esfuerzo importante para finalizar las obras de las 38 carreteras incluidas en el mismo. Por tanto, nuestra valoración es positiva. Si acaso, habría que hacer un esfuerzo para impulsar las obras que faltan por adjudicar. Estamos hablando del territorio de las islas, que es un territorio frágil, un territorio limitado, un territorio superpoblado, donde las carreteras no son la panacea para resolver todos los problemas. En concreto, en la islas de Gran Canaria y de Tenerife, donde el colapso de las carreteras es absoluto y no hay posibilidad de construir más carreteras. Por tanto, la solución no está en las carreteras, porque la fragilidad del territorio no lo permite. En ese sentido, quería preguntarle al ministro si está dentro de los planes del Gabinete estudiar la puesta en marcha de sistemas de transporte alternativos, en las islas de Gran Canaria y Tenerife, ya que en estos momentos hay un colapso generalizado del transporte por carretera y no es posible resolverlo mediante la construcción de más carreteras.

Termino, señor ministro, haciendo referencia a la política de vivienda. En este momento, los planes de vivienda en Canarias están prácticamente paralizados; se han paralizado en los dos últimos años. La causa de la paralización del plan de viviendas es —siempre estamos hablando de lo mismo— que el territorio es limitado y frágil, y el precio del suelo ha superado las previsiones realizadas hace algunos años. Esto hace que en estos momentos el precio básico del módulo de vivienda esté en 98.500 pesetas/metro cuadrado útil, por lo cual no hay promotor que acuda a la construcción de viviendas de promoción pública. El metro cuadrado útil en Canarias está en torno a 140.000 ó 150.000 pesetas, y no hay ningún promotor que acuda a este tipo de promociones. Dada esta situación peculiar de las islas, quería preguntar si el Ministerio si es partidario —espero que sí— de estudiar que en lugar de municipios singulares, haya una declaración de territorio singular para que el precio básico por metro cuadrado de la vivienda de protección oficial se pueda incrementar y se pueda así incentivar a los promotores para que cubran las deficiencias que en este momento tenemos en materia de vivienda pública.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de dar la palabra al siguiente portavoz, suspendemos la sesión por cinco minutos. **(Pausa.)**

Reanudando la sesión dando la palabra al portavoz del Grupo Nacionalista Vasco, señor Ochoa de Eribe.

El señor **OCHOA DE ERIBE ELORZA**: Señor ministro, ante todo quiero, en nombre del Grupo Vasco,

darle la bienvenida a esta Comisión y felicitarle por su nombramiento.

Intentaré, de toda la extensa y a veces prolija exposición que nos ha hecho, entresacar aquellos puntos que me parecen más interesantes. El primero es el ofrecimiento que ha hecho de comparencias, discusión y consenso sobre las labores de su departamento, al que desde luego me voy a acoger inmediatamente. Tendrá usted nuestro apoyo leal, discutiremos, a veces estaremos de acuerdo y a veces no, pero siempre con absoluta lealtad y colaborando en las labores que le corresponden al departamento, que seguro que son duras si usted quiere llevar a cabo entre el año 2000 y el 2010 ese gran plan de infraestructuras que nos ha expuesto.

En primer lugar tengo que decir que los dineros previstos para este plan, si bien pueden parecer algo escasos en primera instancia, por parte de nuestro grupo nos sentiríamos satisfechos con esas cantidades si la realización fuese real, si se invirtiese la totalidad y, sobre todo, se cumpliesen los plazos.

Junto a eso nos ha dicho que intentará una contratación pública eficiente y transparente. En este sentido es muy interesante que se mejoren las situaciones actuales, porque estamos acostumbrados a ver empresas constructoras que solamente tienen un afán obsesivo por coger cartera de pedidos para luego verse imposibilitados en cuanto al tiempo de realización, con lo cual las previsiones económicas de los planes se suelen quedar siempre, como diría la expresión popular, en agua de borrajas, lo que a veces supone un ahorro importante en las inversiones y en la cartera pública y equilibran el déficit.

Nos ha hablado de tres conceptos —seguridad, calidad y modernidad— que me parecen interesantísimos. Creo que nos podríamos dar todos por muy satisfechos si en ese plazo de dos años esas pautas de construcción de calidad que usted nos ha indicado se pueden llevar a efecto. Es obvio que necesitamos seguridad, pero la calidad en la construcción supone una rentabilidad que no sólo es inmediata sino a largo plazo, porque los costos de mantenimiento de las infraestructuras pueden abarataarse de una forma importantísima si la calidad de la construcción es contrastada. Tampoco podemos más que decir cosas buenas de la modernidad que se intenta introducir en las infraestructuras a construir en este período 2000-2010.

La conexión entre las autoridades de tráfico me parece estupenda, pero no solamente con las autoridades centrales, puesto que las competencias de tráfico, como bien sabe el señor ministro, están encargadas a administraciones periféricas en algunos casos y, por tanto, entenderíamos interesante que esa conexión se hiciese también con esas administraciones.

Nos parece perfecto que los pasos a nivel existentes en la red, si no pueden eliminarse, que sería lo ideal, se automaticen de tal forma que se eviten los accidentes, demasiado abundantes, que se suelen ocasionar en estos puntos. Haríamos especial incidencia sobre la

seguridad en los túneles. El tráfico de mercancías peligrosas en camiones o en trenes supone un riesgo latente e importantísimo que ya nos ha dado disgustos en la vecina Francia. Sería conveniente tratarlo desde el inicio de los proyectos, para garantizar esa seguridad, que a veces puede llevar a accidentes de magnitudes muy graves, tanto desde el punto de vista humano, como desde el punto de vista medioambiental.

Nos ha hablado de la calidad en el tráfico marítimo, con la imposición de la normativa europea, en estudio, de los buques petroleros de doble casco. Quería preguntarle si a través de los órganos de la Unión Europea se van a promover restricciones para los buques con banderas de interés, que en este momento son los que causan la mayor parte de los accidentes marítimos en nuestro entorno. Nos dice que AENA extenderá la EFQM a toda la organización. Eso quiere decir que AENA, en contraposición con lo que nos ha dicho luego, —no sé si he entendido bien— va a seguir imperando en la ordenación del tráfico aéreo o también en la ordenación de servicios de tierra, así como en un aspecto muy importante que se ha manejado desde AENA, y lo tengo que decir así, para beneficiar a unos aeropuertos a costa de otros, que es el precio del combustible. Conocemos casos extraños de aeropuertos periféricos, en territorio francés o portugués, donde ha aterrizado un avión extranjero para cargar combustible porque le era más barato hacer esa escala que pagar los precios diferenciales de combustible en ciertos aeropuertos del Estado, concretamente en algunos del País Vasco. Nos interesa conocer si se van a liberalizar los combustibles en los aeropuertos y los procesos de *handling*, tanto de rampa como de equipajes o de mercancías.

Nos ha hablado del perfeccionamiento del modelo concesional de transporte, y nos ha hecho pensar si el modelo concesional vigente de concesiones de líneas de transporte se va a mantener en el tiempo, después de la prórroga de cinco años que se dió últimamente a las concesiones de esas líneas. Entendemos que es un sector donde debe entrar la libre competencia. El sistema de concesiones en líneas no es precisamente el más adecuado para la competencia, ya que es un sistema que está borrado en Europa y que aquí mantenemos de forma ilógica.

En cuanto a las nuevas formas de gestión de infraestructuras, la gestión de las estructuras, por una parte, y la de transportes y servicios anexos, por otra, puede ser una buena o mala fórmula según cómo se gestionen y se preparen esos contratos o esas sociedades de explotación. Por tanto, no vamos a opinar hasta conocer cómo se va desarrollando. El nuevo diseño de red consensuado y discutido, nos gustaría que fuese así, aunque entendemos que hay una herencia, a la que me referiré después, que no ha permitido ese consenso ni esa discusión.

Por lo que se refiere a carreteras, en autovías ha mencionado, por ejemplo, la del Cantábrico, la de Sella-Cangas, la de La Plata, la del Duero, la de Torrelavega-Palencia, la de Pamplona-Huesca-Lleida. Me

parece que esto modifica de alguna forma el Plan director de carreteras actualmente vigente, puesto que desaparecen o no se han mencionado algunas como la conexión Medinaceli-Soria y la autovía de los Dos Mares. No sabemos si es que se ha quedado en el tintero o es que realmente hay voluntad de cambiar esa red de interés general de carreteras. Por tanto, nos interesaría conocer si ese cambio se va a dar o simplemente es que no se ha indicado.

Entendemos perfectamente adaptado a las necesidades actuales el incentivar los planes directores de los aeropuertos periféricos, que en este momento están —permítaseme la expresión— un poco dejados de la mano de Dios, con un porvenir absolutamente errático. No se pueden incardinar en los planes urbanísticos o en los planes de organización territorial de las respectivas ciudades, comunidades, etcétera, puesto que estos planes directores no están hechos y no se sabe el futuro al que están destinados esos aeropuertos. Sería muy interesante que esa planificación se acelerase.

Estamos dando un repaso al planteamiento que usted ha hecho, y quizás por su rapidez, insisto, me deje algunas cosas en el tintero. Ha hablado de la actuación en ferrocarriles de cercanías. Entendemos que se está suscitando en algunos puntos una competencia incluso desleal entre Renfe y sistemas de ferrocarriles de vía estrecha, que corresponden a administraciones autonómicas, e incluso con líneas de metro. Esos ferrocarriles de cercanías son apetitosos, porque son rentables; es una explotación que da dinero y Renfe en sus planificaciones a veces está planteando esa competencia. En ese sentido, le rogaría al señor ministro que cualquier actuación en cercanías se consensuase con las comunidades autónomas que tienen competencias en ferrocarriles o con los propios entes municipales que se encargan de la planificación de vías de superficie, tranvías, metros, etcétera.

No se ha hablado de la Comisión intergubernamental de París, celebrada con el Gobierno francés, en la que se ha tratado, como no podía ser de otra forma, del ferrocarril Zaragoza-Canfranc, que entendemos que es una actuación positiva. La muralla de los Pirineos es un grave problema para todo el Estado español, también —como representante del Grupo Vasco— para nuestra zona, pero esta actuación es positiva y, por tanto, la apoyaremos en cualquier momento.

Por lo que se refiere a la reunión de Salamanca con el Gobierno portugués, no sé si tendrán fundamento los rumores que están en la calle de que las mercancías de Oporto tienen que pasar por Lisboa. Eso va en contra de la Declaración de Burgos —en la que tuve el honor de ser firmante—, en la cual nos reunimos las cámaras de comercio, las diputaciones, los ayuntamientos, desde Aquitania hasta Oporto, en la que se solicitaba esa conexión, esa salida del pujante norte portugués por la vía de Valladolid. Por tanto, me gustaría saber si

en esas conversaciones con Portugal ha quedado abandonado o es un proyecto en el que se sigue pensando.

Nos dice usted, y me sorprende gratamente, que en tiempos próximos voy a tardar, como habitante de la zona de Vitoria, una hora y 35 minutos en llegar a la villa y corte, cuando ahora, con suerte, con el Talgo, llegamos en cuatro horas y media. Espero que eso sea cierto y pronto. Así como en la zona sur-sureste de la península, en el eje Liboa-Badajoz-Cáceres-Madrid-Zaragoza-Barcelona-Girona, hacia el sur o hacia el este, la planificación nos parece perfecta, todas las capitales quedan comunicadas y un ciudadano de Girona puede irse a tomar el té a Almería y volver a su casa a merendar, en la zona norte lo vemos más difícil. Esto no está de acuerdo con la política ni con la filosofía europeas. La construcción de un nuevo orden europeo refuerza la necesidad de trabajar en pro de un territorio más equilibrado, que se caracteriza precisamente por el policentrismo —y no por la unidad en un sólo centro— y por la cohesión social.

Esta política estructural comunitaria no ha permitido reducir todas las disparidades económicas, territoriales y sociales entre las regiones europeas, especialmente las existentes entre las regiones más prósperas y las menos, que precisamente se sitúan en la periferia y que tienen comparativamente claras desventajas respecto a la zona de la gran banana azul o de la Lotaringia. Desde las comunidades europeas se ha tratado de contribuir a compensar la desventaja comparativa existente entre esos territorios mediante políticas de transporte comunitario y, concretamente, mediante la política comunitaria de la red transeuropea de transporte.

La red transeuropea de transporte se plantea no sólo mejorar la eficacia del sistema de transportes, sino también la competitividad territorial y reforzar la unidad y la cohesión de Europa, teniendo en cuenta, concretamente y según el Tratado de las comunidades europeas, la necesidad de establecer enlaces entre las regiones insulares sin litoral y periféricas y las regiones centrales de la comunidad —concretamente, es el artículo 129 b), apartado segundo—.

La política comunitaria hace hincapié en el desarrollo de una red transeuropea de transportes como contribución a la cohesión económica y social y a la movilidad sostenible, desde una óptica de protección absoluta del medio ambiente. Dentro de esta política, se aprueban los catorce proyectos prioritarios en la reunión de Essen, de diciembre de 1994, y dentro de esos proyectos aparecen dos, a los cuales se pretende destinar fondos de cohesión y fondos estructurales y que se presentan como eslabones clave en pasos fronterizos, cuya resolución facilitaría estratégicamente los objetivos antedichos de unidad europea y de cohesión.

De estos catorce proyectos, uno, el número tres, es el que trata de nuevas redes ferroviarias de ancho de vía europeo: una, la mediterránea —la Madrid-Zaragoza-Barcelona-Montpellier— y, la otra, la Madrid-Vallado-

lid-Vitoria-Dax. Por lo que usted nos ha dicho, en las reuniones con el Gobierno francés han tratado de la primera, pero no del segundo ramal. Como representante del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), esto me afecta bastante y me hace levantar un poquito la oreja, puesto que no solamente no se habla de ella sino que tampoco está incluida en la programación que hizo el ministro anterior en el Plan ferroviario 2000-2007 y tampoco está en los presupuestos actualmente previstos para actuación ferroviaria en ese mismo período. De tal forma que, dado el tiempo que se tarda en desarrollar una de estas infraestructuras, nos parece muy difícil que, para el año previsto en la Unión Europea, el 2010, se llegue a ejecutar esta obra.

La obra es importantísima porque el plano en que se dibujan las actuaciones que usted nos ha dicho es un plano descompensado. La zona noroeste solamente tiene enlaces radiales con Madrid, no tiene enlace periférico. Nada se ha dicho de los ferrocarriles de vía estrecha ni de qué pasa con la posible conexión norte, si se va a hacer una conexión costera o se va a remozar el ferrocarril de vía estrecha —FEVE- San Sebastián-Bilbao-Santander-Oviedo—, si se va a apostar por un trayecto inferior vía León, como el compañero gallego ha explicado, o si se apuesta definitivamente por llevar todo el tráfico por Valladolid. En ese sentido, el transporte de una mercancía de el trayecto Santander a Vitoria tendría que hacer Santander-Palencia-Valladolid-Burgos-Vitoria; mientras que hay una cohesión perfecta en la zona del litoral mediterráneo, no ocurre así en el litoral cantábrico ni en el atlántico de la zona noroeste. De esa forma, Castilla y León, Galicia, Asturias, Santander, quedan solamente con conexión radial hacia Madrid y, por tanto, su salida a Europa está completamente coartada. Tengo unos datos del año 1998 que dicen que el tráfico de mercancías entre Europa y la península Ibérica a través de la frontera con Francia fue de 56,9 millones de toneladas, lo que ha supuesto un aumento de un 50 por ciento en los últimos diez años, con una curva de crecimiento actual imparable, ya que ése es el canal de toda la economía portuguesa, que en este momento, como usted conoce, tiene un crecimiento exponencial. Nos encontramos también con que el modo de transporte potenciado en Europa, que es el ferrocarril, llega a la frontera y se encuentra con los problemas que todos conocemos: problemas operativos de anchos de vía, longitud de las composiciones, motorización diferente, problemas de tracción, problemas de división de unidades y, como consecuencia, de esos 56,9 millones de toneladas, en el año 1998 solamente se transportaron por ferrocarril 4,7, lo que supone un descenso. Si en el año 1970 se transportaba por ferrocarril el 33 por ciento aproximadamente de las mercancías, en 1998 son el 14 por ciento de las mercancías que llegan a la frontera las que se transportan por tren.

Hay un transporte combinado creciente, que en este momento está evaluado en 2,4 millones de toneladas; la

mercancía llega a la frontera en tren y se transborda a camión para hacer el recorrido por la península Ibérica, lo que ha supuesto que el tráfico de camiones haya aumentado tremendamente en los últimos tiempos. También, en ese mismo plazo del que le hablo —de 1970 a 1998—, ha descendido el tráfico de viajeros en ferrocarril, que ha pasado del 10,1 por ciento al 5,9. Todo esto ha supuesto que en este momento haya 14.000 camiones diarios que atraviesan la frontera. Concretamente en la zona Álava, en la N-I, hay 10.500 camiones de IMD, además con puntas insoportables. Y nos encontramos con que las previsiones de actuación en ferrocarril que podrían servir para aliviar el problema nos llevan por encima del año 2010 y con que los crecimientos actuales están entre el 11 y el 12 por ciento anual en transporte de camiones. Si usted se pone en la N-I a la altura de Burgos o en la entrada de Álava verá la interminable sucesión de camiones con matrículas portuguesas que transportan sus mercancías a través de esas carreteras, y las previsiones de saturación de las carreteras en Álava, que las tiene bastante buenas, están yéndose al año 2012 ó 2014, dependiendo de cómo sigan los aumentos de mercancías.

Por tanto, nosotros entendemos que es absolutamente prioritaria la conexión por ferrocarril por la frontera francesa y quisiéramos saber en qué condiciones se va a hacer, cuál va a ser el ancho, si va a ser un ancho UIC o va a ser el ancho ibérico; si va a ser un tren de alta velocidad, de velocidad alta o si va a ser un tren estándar. Todos esos datos nos interesarían, junto con la actuación, si se pretende hacer alguna, en ferrocarriles de vía estrecha. Actualmente, nosotros tenemos un retraso de más de 50 años en las inversiones en ferrocarriles normales; son viales que se construyeron en la última parte del siglo XIX, que en esos 125 años no han tenido ninguna modificación y, por tanto, entendemos que es absolutamente necesario que se invierta en esa zona, que, como digo, tiene un tráfico y unos crecimientos exponenciales y ahora pueden llegar a colapsar no sólo las carreteras en construcción, sino las previsiones, porque si vamos a la parte correspondiente a carreteras vemos que en ese mismo área, en ese mismo eje, existen tres itinerarios europeos, considerados así por las comunidades. El itinerario E-70, La Coruña-Oviedo-Bilbao-San Sebastián-Bordeaux, asignado a la N-634 y a la autopista A-8, desde Bilbao-Behobia. El itinerario E-80, Lisboa-Coimbra-Salamanca-Valladolid-Burgos-San Sebastián-Pau ha sido asignado a la A-1, y tenemos el itinerario E-8, San Sebastián-Burgos-Madrid-Sevilla-Cádiz-Algeciras, y el E-804 Bilbao-Zaragoza-Barcelona. Este último está solucionado con la autopista de peaje, con la A-68, mientras los otros no tienen solución. Hay una conexión que es absolutamente necesaria con la A-1, la continuación de la inacabada autopista Burgos-Málzaga, que es necesario acometer. Nosotros entendemos que, aunque de todos es sabido que existen dos comunidades, la de Navarra y la de Euskadi, que tienen competencias privativas en carreteras, estas

actuaciones superan el ámbito competencial porque son actuaciones necesarias en función de los tráficos externos a esas comunidades, en función a los tráficos internacionales, en función de ser ejes europeos, que son susceptibles —entendemos nosotros— de ser apoyados por fondos de cohesión europeos.

Como ya hemos hablado de hacer una carretera dentro de Navarra, entendemos que también se puede pensar en apoyar esos itinerarios europeos a través de Euskadi, porque entendemos que es la solución inicial, no la final, en tanto en cuanto no se ejecuten las modificaciones de conexión ferroviaria, es la única solución que puede desahogar algo ese crecimiento imparable de tráfico por carretera. Porque se está perdiendo seguridad en las carreteras, se está perdiendo tranquilidad de los conductores, se están perdiendo horas de trabajo, se está perdiendo mucho, y en un futuro más. Por tanto, entendemos que esa conexión que ahora podría, por lo menos en un cierto período de tiempo, hasta el 2012, sobrellevar los tráficos que van a existir, quizá pudiera tener un apoyo desde el Gobierno central a través de los fondos de cohesión o de los fondos de cohesión, a través del Gobierno central, como usted quiera.

También hay disposición de ejecutar, en un plazo lógico, la llamada Y vasca, que a mí me gustaría más llamarle la H, por la necesaria conexión con Pamplona, para salir a la frontera. Quisiera saber de qué plazos estamos hablando, con las posibles obras periféricas que una obra de estas características conlleva, como es la conexión al puerto de Bilbao. Usted nos ha hablado de conexiones de puertos y entiendo que también en ese sentido el túnel de Sedantes o la solución sur de Bilbao serán obras que estarán priorizadas por el Ministerio. En ese sentido, quería preguntarle, si la intermodal planificada en Bilbao no puede ser ejecutada por Bilbao-Ría 2000, donde están reunidos todos los entes interesados en la misma. Está el Gobierno central, está Renfe y están las autoridades locales. Nosotros entendemos que éste sería un órgano rápido y ágil para solucionar este problema de la intermodal.

Evidentemente, dado el tiempo de que disponemos, no voy a seguir con mi exposición, pero habrá tiempo a lo largo de la legislatura, gracias a la oferta que usted nos ha hecho, de hablar con usted o con miembros de su Ministerio, para ir hilvanando mejor estas actuaciones; en eso confiamos y nos tendrá a su disposición.

Sólo quiero agradecerle su presencia, su paciencia y volverle a felicitar por su nombramiento.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra la portavoz del Grupo de Izquierda Unida, señora Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Señor ministro, sean mis primeras palabras, en nombre del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, de bienvenida a la Comisión de Infraestructuras. A mi grupo parla-

mentario, le gustaría adherirse a ese ofrecimiento de participación, de diálogo e incluso de consenso. A nosotros nos parece fundamental, que si se presenta un plan de las características del que presentó en su día el presidente del Gobierno, en el mes de enero, con las Cámaras disueltas, se pudiera traer a esta Cámara para debatirlo y que pudiéramos participar los grupos parlamentarios no solamente en ese debate, sino en presentar resoluciones que nos permitieran acercar posiciones o incluso intentar mejorar aquellos aspectos que nos pudieran parecer menos favorecedores para la mayoría de la ciudadanía o para el interés general. Creemos que sería un ejercicio democrático y de respeto a esta Cámara que ese documento se pudiera discutir en esta Cámara de la misma manera que en su día se discutió el Plan director de infraestructuras, al cual se pudieron hacer aportaciones y resoluciones. Eso sí que sería poner encima de la mesa el convencimiento profundo del Gobierno a la hora de hablar de participación, de diálogo y de consenso.

Siguiendo en parte el hilo conductor de la intervención del ministro de Fomento, mi grupo se ha quedado bastante preocupado cuando hablaba de seguridad y de calidad, entre otras cosas, porque hacía referencia a la seguridad en las redes, a los planes de seguridad de las empresas constructoras, a la cultura de la seguridad, y nosotros, que compartimos esos criterios y que nos parecen totalmente adecuados, pensábamos que esos controles de seguridad se estaban llevando a la práctica y podíamos tener la certeza de que las infraestructuras que se estaban desarrollando en nuestro país tenían garantías de seguridad, como también debían tener la garantía de la calidad en el desarrollo y en la ejecución de las propias obras de infraestructuras. Si el señor ministro nos lo presenta a esta Comisión como algo novedoso de la política de su departamento, es altamente preocupante, porque se puede poner en duda que hasta ahora se haya trabajado con esos parámetros de seguridad y de calidad en la obra pública. No así cuando hace hincapié en otro tipo de actuaciones que son, si se quiere, globales pero al mismo tiempo puntuales y que la experiencia ha demostrado que se carecía de ellas. Hablaba del Plan de seguridad vial, de las actuaciones preventivas y de la desaparición de los puntos negros que existen en nuestra red viaria, que es una de las argumentaciones que se escucha desde hace muchísimo tiempo. Constantemente se nos ha hablado de la eliminación de esos puntos negros en la red de carreteras nacionales del Estado. Pero continuamente —y esperemos que no ocurra así en el próximo presupuesto de su Ministerio— los presupuestos que iban destinados a este tipo de infraestructuras se han visto merma- dos. Nos parece muy bien que esa sea una de las prioridades de su departamento y esperemos que se empiece a ver reflejado en los próximos presupuestos.

Entrando en lo que ha sido lo fundamental —no me referiré a otros apartados que tendremos tiempo de dis-

cutir, dado lo prolija que ha sido la intervención del señor ministro, que tendremos que leer con mucho detenimiento para entresacar de sus palabras todas las actuaciones que se pueden llevar a cabo en los diferentes aspectos de la política de su departamento—, en lo que ha sido el grueso de la intervención en lo que se refiere al plan de infraestructuras con el que está trabajando el Ministerio de Fomento y todo el Gobierno, mi grupo parlamentario mantiene una filosofía que profundiza y agudiza la inversión en las grandes infraestructuras, que no solamente consideramos que no son vertebradoras de todo el Estado, sino que en muchas ocasiones, por la vía directa del pago de la prestación a través de las autopistas, en el caso de las carreteras, o la por vía del billete del ferrocarril, en el caso de los trenes de alta velocidad, las vuelve a pagar una vez más el ciudadano, por lo que puede producirse una discriminación cada vez más acentuada en cuanto a la utilización de este tipo de infraestructuras por la mayoría de la ciudadanía.

La verdad es que no nos han presentado nada novedoso ni en cuanto a la cuantía de la inversión que van a hacer ni en cuanto a las obras que se están planteando. Ha vuelto a insistir una vez más en su intervención en los estudios, pero, desde luego, no ha dado plazos concretos, sólo el plazo global —el año 2007, que es el de la vigencia del plan, y el año 2010, el de su ejecución completa—, una década, para llevar a cabo toda una serie de infraestructuras, muchas de las cuales, hoy por hoy, están en fase de estudio; ni tan siquiera se tienen completos los trazados ni los proyectos para empezar a hablar de ejecución en futuros años. Además, el plan que nos ha presentado sigue apostando por las grandes vías. No es que mi grupo parlamentario renuncie a tener vías de gran capacidad o a tener un ferrocarril moderno que nos permita a la ciudadanía acercarnos a los puntos de nuestro interés en el menor tiempo posible, pero, desde luego, señoría, si yo no he oído mal, esto obliga a abandonar toda una serie de carreteras y de redes de ferrocarril que, desde nuestro punto de vista, sí que son vertebradoras del territorio de todo el Estado, incluso dentro de las propias comunidades autónomas, que acercan las necesidades de puestos de trabajo de la mayoría de la ciudadanía a los centros económicos.

Ustedes hablan, en el plan —y si me permiten la licencia un poco jocosa— de ponernos a cada ciudadano una carretera y un tren de alta velocidad en nuestra puerta y, señorías, nosotros no creemos que sea factible ni económica ni medioambientalmente. Cuando usted hablaba de calidad también se refería a la calidad en los servicios, protegiendo el entorno natural y minimizando o eliminando el impacto ambiental, evaluando de una manera mucho más concreta, y según la legislación, los impactos ambientales. Pues con la apuesta que ustedes hacen, señoría, con las redes de gran capacidad y con las autopistas, están aumentando de una manera considerable los impactos ambientales no solamente por la

propia infraestructura en sí, que ya los tiene, sino, también por las grandes emisiones de gases de efecto invernadero que provoca la circulación de automóviles individualizados, que no del transporte colectivo.

Nuestro grupo parlamentario apuesta fundamentalmente por la necesidad de que haya unas buenas carreteras que además permitan esa vertebración real del territorio. Lo que se desprende del documento que ha llegado a nuestras manos en lo que respecta a la segunda fase de la red de autopistas es que están hablando de cierres de tramos de autovía que se convierten en autopista y, desde luego, esa no es la mejor forma de terminar el enmallado de la red de carreteras de gran capacidad.

Ustedes están planteando, en siete años, llevar a cabo unos 5.000 kilómetros de redes de gran capacidad, con un gasto de 2 billones de pesetas. Señor ministro, en la primera parte de su intervención ha hecho alusión a los porcentajes del producto interior bruto que suponen las inversiones que se van a ejecutar desde su departamento en el período 2000-2007, y al final, ha terminado diciéndonos que el Estado solamente va a aportar un 2 por ciento del producto interior bruto. Nos parece que es una inversión bastante escasa para las necesidades que tiene nuestro país y, además, como se la van a llevar esas vías de gran capacidad, el resto del enmallado va a quedar en condiciones bastante deterioradas. Con esa política que están llevando a cabo están favoreciendo económicamente la gestión de las autopistas, y así lo han hecho ustedes desde que han llegado al Gobierno. Ampliaron las concesiones 30 años más, bajaron los tipos del IVA de las autopistas, pero eso no ha repercutido realmente en una bajada significativa de las tarifas para los usuarios. Con lo que ustedes están planteando ahora, han ampliado un negocio que hace unos años estaba caduco; además, se niegan ustedes a hacer las liberalizaciones de peajes, que evitarían que el Estado tuviera que hacer una autovía para que los usuarios tuvieran accesos en buenas condiciones a los puntos a los que se quieren desplazar, y se niegan ustedes (y esto supone un sobrecosto para la arcas del Estado y para todos los ciudadanos) a hacer esas liberalizaciones de peajes con autopistas que ya tendrían que haber revertido al Estado. Las concesionarias de las autopistas les deben de estar muy agradecidas porque les han hecho ustedes el negocio totalmente redondo.

Hablando de las redes de ferrocarril, está claro que ustedes están apostando por un tren de alta velocidad para todas las zonas del Estado (nos ha hablado usted de los ejes que están en el plan de actuación de infraestructuras) entre los años 2000 y 2007, pero no nos ha dicho qué es lo que va a pasar con la red convencional, porque todos somos conscientes de que todas esas redes que usted nos ha planteado difícilmente van a poder estar construidas en 10 años. Más bien parece una cortina de humo para no decir qué es lo que se va a hacer con el transporte de viajeros de largo recorrido, qué es lo que va a pasar con el transporte convencional,

cómo se va a adecuar, cómo se va a modernizar (eso de lo que tanto les gusta hablar a ustedes) y qué es lo que va a pasar, por ejemplo, con el transporte de mercancías. Si tenemos en cuenta que en nuestro país, del total del transporte que se realiza en todo el territorio, sólo el 7 por ciento es por ferrocarril, estamos bastante lejos de lo que puede suceder en países de nuestro entorno como Alemania, que transporta por ferrocarril un 35 por ciento de sus mercancías, o Francia, mucho más próximo, que transporta un 20 por ciento. ¿Qué es lo que va a pasar con ese transporte de mercancías? No sólo es necesario que digan ustedes que van a dar un impulso porque se va a utilizar la red convencional y eso va a permitir un mejor transporte de nuestras mercancías por ferrocarril, sino también que van a tener ustedes una política clara desde Renfe para que tenga una política comercial con respecto al transporte de mercancías, que les permita alcanzar unos porcentajes lo suficientemente altos y dignos. Además, hay determinadas zonas de nuestro país en las que, fundamentalmente, su comercio prosperaría y tendría mejor salida al exterior con una buena red de transporte de mercancías por ferrocarril. No nos ha comentado usted (y lo han mencionado anteriormente otros portavoces) cómo van a incidir en el transporte colectivo, no sólo en el entorno de las grandes ciudades sino también en el de aquellas pequeñas ciudades que necesitan un transporte colectivo y un transporte por ferrocarril. Las rodalías están muy bien implantadas, se ha hecho una buena política en cuanto a los grandes núcleos de población, pero hay otros núcleos de población que para poderse trasladar a municipios cercanos, tienen que utilizar los trenes regionales, con el encarecimiento en el costo que eso significa para la ciudadanía en general.

En cuanto a los corredores, el señor ministro en su intervención ha vuelto a hablarnos de estudios y más estudios. Eso sí, nos ha dado tiempos y nos ha dicho que vamos a estar todos dentro de la capital o muy cerca de ella en unos tiempos récord, pero en realidad, tampoco hay un compromiso firme de cuándo se van a empezar las obras ni se nos ha aclarado exactamente cómo se va a hacer esa financiación, aunque usted ha dicho que, además de los fondos europeos, concurrirá la financiación privada. No ha quedado claro en su intervención cómo se van a financiar todas estas obras de infraestructuras, que son muy relevantes, pero que se van a llevar una buena parte de la inversión y, desde luego, nos deja en una situación de duda al saber solamente que se están haciendo los estudios, que se están haciendo los trazados y que hay que seguir esperando, pero que —eso sí— en el año 2010 todos tendremos un tren de altas prestaciones muy cerca de nuestra residencia.

Nuestro grupo parlamentario tiene una preocupación muy profunda ante los anuncios que se han hecho de las llamadas liberalizaciones en servicios públicos básicos y universalizados; nos estamos refiriendo a Correos, Renfe y AENA. Hoy, usted ha vuelto a insistir

aquí en que Correos seguirá siendo un servicio público universalizado, pero nuestro país es desde hace más de treinta años uno de los mercados postales más liberalizados de todo el entorno europeo. El plan de prestación y la cuantificación del coste ya fueron presentados por la Administración al Consejo Asesor Postal en el mes de diciembre, y hay un posicionamiento favorable de la mayoría de los agentes sociales que están allí representados. Posteriormente, se aprobó por parte de la Administración el plan de prestación, con las cantidades previstas para este año en los Presupuestos Generales del Estado, y ha quedado pendiente la aprobación del contrato-programa. ¿Cuándo se va a concretar el contrato-programa que tienen que establecer ustedes, incluso por obligación de ley, del servicio postal universal? Esa es una de las preguntas que nos gustaría que nos contestara, porque es una de las vías de financiación del coste del servicio postal universal que tienen ustedes que poner en vigor.

Tenemos que decirle, señor ministro, que la posición de mi grupo parlamentario es contraria a la posible privatización de los aeropuertos de nuestro país. Somos conscientes de la necesidad de mejoras de las infraestructuras, pero no creemos que los problemas que existen en nuestras instalaciones aeroportuarias sean sólo de infraestructura, sino que estamos convencidos de que se deben precisamente a una falta de orientación y de gestión que les pueda conducir a dar unas mejores prestaciones en el servicio. Esperamos escuchar en su réplica, precisamente para tranquilidad de muchos de los usuarios, que no se va a llevar a la práctica la privatización de los aeropuertos y que se van a mantener como una unidad dentro de la gestión pública.

Tampoco nos ha comentado usted —y los medios de comunicación se han hecho muchas veces eco de ello— la posibilidad de privatización de la empresa Renfe. Usted sólo ha hecho mención a los proyectos de modernización de la gestión de Renfe, que no tienen por qué conducir a la privatización del ente. Lo que nos gustaría saber es si ustedes van a privatizar la empresa Renfe, y en ese caso si se va a fraccionar, como se ha dicho en otras ocasiones, y van a privatizar aquellos servicios que son más rentables. La posición de nuestro grupo parlamentario es el mantenimiento como unidad empresarial y de gestión de la empresa pública Renfe.

Uno de los temas que a nosotros nos parece muy importante es el de la vivienda, que el señor ministro ha despachado —permítanme la licencia— con relativa brevedad, además haciendo alusión a que ha habido una mejora sustancial en la accesibilidad a la vivienda. Tenemos que decirle, señor ministro, que, desde nuestro punto de vista, si hay una parcela del Ministerio en la que la política se ha llevado a la práctica con un fracaso estrepitoso ha sido precisamente la política de vivienda. Se modificó la Ley del suelo pretendiéndonos hacer creer, tanto a los grupos parlamentarios como a la opinión pública, que la liberalización del suelo y la

reducción de las aportaciones a los ayuntamientos iban a modificar sustancialmente los precios de la vivienda, y que esto, sumado a las bajadas de los tipos de interés, iba a hacer mucho más accesible el precio de la vivienda a todos los sectores de la población, en especial a los sectores menos favorecidos en sus ingresos o en la posibilidad de acceso a la vivienda. Pues, señor ministro, el IPC está en estos momentos en el 3,1 anual, y la vivienda, en el acumulado, está en el 4 por ciento. Es decir, la vivienda sigue subiendo de precio, a pesar de las medidas que ustedes tomaron y que dijeron que iban a hacer bajar los precios de la misma. ¿Qué ha significado realmente la modificación de la Ley del suelo? Simplemente un menor recurso para los ayuntamientos, un incremento del precio de la vivienda para los ciudadanos y, desde luego, mayores beneficios para los especuladores. Si a eso le sumamos, en estos momentos, que el precio del dinero ha subido un 1,5 por ciento, que ha bajado el número de viviendas de protección oficial y que ha bajado también el número de viviendas sociales, tenemos que decirle que la política de vivienda llevada hasta este momento, que parecen mantener e incluso profundizar, ha conseguido expulsar del acceso a la vivienda a los sectores más débiles de la sociedad y, sobre todo, a los jóvenes.

Cuando en su intervención hablaba de que se iba a permitir, para favorecer el acceso de los jóvenes a la vivienda, las ayudas estatales a la entrada (porque ahora los tipos de interés), están más bajos y es preferible prestar las ayudas estatales a la entrada de la vivienda en lugar de bonificar los tipos de interés, habrá que tener en cuenta también, señor ministro, que el sector de jóvenes es el que menos posibilidades tiene, a pesar de la bajada de los tipos de interés y a pesar de que se les pueda subvencionar la entrada para acceder a la primera vivienda, entre otras cosas, porque no pueden conseguir el préstamo, ya que no tienen un puesto de trabajo estable que permita garantizar al banco que le van a pagar el importe del mismo. Por tanto, la política que han llevado a cabo solamente ha servido para expulsar directamente del acceso a la vivienda a los sectores más débiles de la sociedad y, fundamentalmente, a los sectores jóvenes.

Me gustaría, para terminar ya, señor ministro, que explicara a esta Comisión si lo que ha aparecido hoy en prensa, en cuanto a la nueva modificación que han anunciado ustedes de la Ley del Suelo —usted no ha hecho referencia en su intervención a ello—, está en la línea de lo que se ha publicado, que es restar más competencias a los ayuntamientos para poder hacer una ordenación de su territorio, de sus municipios, como ellos crean más conveniente para, según ustedes, liberalizar más suelo y se puedan construir más viviendas.

El señor **PRESIDENTE**: Para terminar este primer y extenso turno de intervenciones, tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular, señor López-Amor.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: En primer lugar, quiero felicitar al señor ministro por la exposición tan detallada, tan exhaustiva y plenamente certera de todos los planes que piensa ejecutar durante esta legislatura.

Al mismo tiempo, le doy la bienvenida a esta Comisión, le deseo el mayor de los éxitos en nombre de nuestro grupo y, sobre todo, le agradezco un detalle parlamentario, y es que las primeras declaraciones sobre intenciones de actuación sean hechas en esta Cámara y en esta Comisión. Por tanto, señor ministro, muchas gracias, y vuelvo a reiterarle la felicitación.

Si tuviera que calificar el discurso del señor ministro y su plan de intenciones, diría que es un programa de centro reformista o cierto tinte progresista. Al contrario de lo que aquí se ha dicho, se ha referido al principio del discurso del señor ministro, todo este plan de actuaciones tenía dos referentes claros: uno, la convergencia real con la Unión Europea y, el otro, la creación del pleno empleo. La creación del pleno empleo en nuestra sociedad es el mayor factor de solidaridad,— por tanto, va implícita en esa creación de pleno empleo— y también es el mayor objetivo al que pueden tender las sociedades desarrolladas.

Cuando se ha hablado de la vivienda, también al principio de la intervención del señor ministro, se ha citado un objetivo muy claro: el cumplimiento del artículo 47 de la Constitución española, en la cual se reconoce a todos los españoles el derecho a una vivienda digna. En ese sentido, de la exposición del señor ministro no puede deducirse, como se ha hecho en la última intervención, objetivos que se trate de unos desajustados desde el punto de vista de la mayoría de todos los españoles.

Nunca en la historia de este país ha habido un mayor acceso a la vivienda por parte de todos los españoles. Eso no está ligado tanto con una política de vivienda subsidiada o protegida, sino más bien con una política económica general en donde hay que enmarcarlo todo y con una reducción de los tipos de interés que ha permitido el acceso a la vivienda a muchos españoles por primera vez.

Hay elementos tremendamente positivos en la intervención del señor ministro, que además están encuadrados dentro de algunos títulos que son muy claros. El señor ministro ha establecido el marco macroeconómico en el que se iba a mover durante esta legislatura, destinándose en un horizonte de diez años una cantidad que jamás se ha invertido en infraestructuras en este país. Se ha citado la cifra de 19 billones de pesetas a un ritmo de un 2,7 por ciento del PIB anual durante los próximos siete años con un período de terminación del año 2010. Todo eso va a permitir cerrar sin duda el déficit en infraestructura de este país, estando homologado con los países más desarrollados de la Unión Europea. A partir de entonces las labores serán otras: de modificación, de ajuste, de reforma, de perfeccionamiento, pero ya el

plan habrá cerrado ese déficit de infraestructuras que hasta el momento tenía nuestro país.

También la exposición del señor ministro ha despedido algunas incógnitas. En concreto, el stock de infraestructuras va a pertenecer al final de este período en un 60 por ciento al Estado y en un 40 por ciento a las otras administraciones territoriales, cifra ciertamente mágica que va a permitir a cada uno, desde la responsabilidad de gobierno y de las competencias y titularidades que tiene, en esas infraestructuras todo aquello que sea capaz.

El enfoque que ha hecho el señor ministro en su intervención es absolutamente novedoso, y ahí sí que emplearía un argumento: no es que sus antecesores no se hayan preocupado por la seguridad y la calidad en las infraestructuras que han desarrollado, que han concebido, que han ejecutado, sino que el señor ministro en la actualidad ha hecho una priorización de los rasgos característicos de cualquier inversión en infraestructuras. La primera de todas ellas es la seguridad. Es un bien en sí mismo, es un compromiso en sí mismo, y eso tiene algunas formas de plasmarse, pero como objetivo político, es de primera magnitud. No se puede desconocer que la seguridad es uno de los objetivos no sólo fundamentales de cualquier infraestructura, sino que evitaría desgracias como las que han ocurrido muy recientemente en Cataluña.

El señor ministro ha citado una larga lista de actuaciones, pero no es el momento de entrar detalladamente en ninguna de ellas. Ya habrá momentos a lo largo de esta legislatura para profundizar en cada una de ellas, y ha hecho una batería secuenciada de todas las medidas que se deben adoptar para tener ese valor como prevalente en cualquier construcción de infraestructuras.

A continuación, ha hablado de la calidad, clasificación que yo no había visto nunca, pero me parece que es aplastante por su coherencia. Cuando ha hablado de la calidad, ha citado un argumento que me ha encantado oírsele al señor ministro, y es que esa calidad en la construcción de infraestructuras y en la concepción de infraestructuras tiene que estar ligada no sólo al usuario, sino fundamentalmente a una conservación del medio ambiente que permita en la construcción de esas infraestructuras un desarrollo sostenible. Por tanto, yo creo que esa especie de ligazón entre infraestructuras y medio ambiente es un objetivo también digno de loa, que nos permite superar esos movimientos conservacionistas, que al final justifican posturas absolutamente regresivas, con una postura progresista, como es esta en la que la calidad se liga a que el medio ambiente sea conservado y que las declaraciones de impacto sean la objetivación precisa de esa conservación medioambiental.

También ha citado en ese apartado una serie de actuaciones que yo creo que son muy importantes y de las que sólo voy a destacar una: la interoperatividad de los ferrocarriles, que creo que es una medida cierta-

mente revolucionaria, y también el criterio en cuanto a la ampliación del aeropuerto de Barajas y la información a los pasajeros, que es quizá lo más importante.

Después ha pasado, dentro de esa división que ha hecho de su exposición, a la modernidad. Yo creo que ha citado cosas muy importantes, como la separación entre el operador del transporte y la gestión de infraestructura, y también los nuevos corredores, no sólo de ferrocarriles, en donde a mí me ha llamado la atención, quizá por la carencia histórica que ha tenido de infraestructuras, el corredor del Noroeste dedicado a Galicia, en donde se va a invertir una cantidad cuantitativamente muy importante, no sé si ha dicho el señor ministro que eran 80.000 millones de pesetas, y acerca a Galicia desde Pontevedra, a la que tardaremos en llegar cuando esté ejecutado cuatro horas, a Segovia veintidós minutos o a Zamora una hora y diez minutos. Esto es muy importante porque en un sistema democrático la posibilidad de utilizar el tiempo en la movilidad es una profundización clarísima de la democracia.

El señor ministro también ha hecho una serie de concepciones estructurales del transporte por ferrocarril que yo creo que son todas ellas adecuadas. Nuestro grupo no puede, por tanto, más que darle nuestro apoyo y pedirle que este plan se lleve a buen puerto.

La credibilidad que este Gobierno ha demostrado durante los cuatro años anteriores en materia económica va a permitir encuadrar todo este plan de infraestructuras en una política presupuestaria, lo que va a suponer la ejecución de estos planes que afectan no sólo a los ferrocarriles, sino a las autopistas, a la vivienda, a correos, etcétera. No quiero entrar en ninguno de ellos con detenimiento, creo que ya lo ha hecho el señor ministro de una forma muy clara, y el detalle más exhaustivo y más sectorial se hará cuando proceda, y este no es el momento más adecuado.

Por último, quisiera resaltar que lo que va a dedicar este Gobierno a infraestructuras va a ser una cantidad muy importante, va a ser un esfuerzo que van a hacer todos los españoles, que van a poner ese dinero en manos de un gobierno democráticamente elegido, y que no sólo es importante cuantitativamente, sino que no tiene nada que ver, como se ha dicho aquí, con el déficit público. En el déficit público influyen otras variantes, no solamente la de la cantidad presupuestaria o la de la ejecución del capítulo de inversiones de los presupuestos, sino también los ingresos que se recaudan en los tipos de interés, el control de los gastos corrientes, etcétera. Este Gobierno ha dado pruebas sobradas de que en eso ha tenido una coherencia que le ha permitido llegar a tener una credibilidad importante entre la sociedad civil española, no sólo en nuestro país sino también fuera, y eso va a ser lo que va a enmarcar en los próximos cuatro años la política de este departamento.

Señor ministro, enhorabuena. Muchas gracias por su exposición, y muchas gracias también por ese ofreci-

miento de diálogo que nos ha hecho a todos los grupos parlamentarios.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar esta primera parte de la comparecencia, tiene la palabra el ministro de Fomento, señor Álvarez-Cascos.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señorías, voy a intentar corresponder al esfuerzo que han hecho cada uno de los señores portavoces en su intervención por ordenar los temas también con un esfuerzo de ordenación en las respuestas, que ya les adelanto que no podrá ser tan exhaustivo y tan detallado como en algunas de las preguntas se contiene, primero porque en una intervención sobre el programa de actuación los datos y las propuestas tienen más carácter general que puntual, pero sobre todo porque creo que la suma de detalles probablemente nos haría desvirtuar la base fundamental de esta intervención. En todo caso, quiero agradecerles a todos ustedes su intervención, tanto por la coincidencia en sus aportaciones y en la crítica que han hecho, como por el tono que han empleado. Me gustaría corresponderles en la misma medida en esta intervención. Es, además, una buena referencia para iniciar la legislatura, pero creo que ha habido una coincidencia básica. Debemos ordenar los trabajos parlamentarios y lo debemos hacer justamente para que haya más trabajo parlamentario, no para que haya menos. Por eso he dicho que ofrecía una agenda de comparecencias mínimas. Mi experiencia parlamentaria sería suficiente para disuadirme de caer en la tentación de limitar las comparecencias. Hay que comparecer cuando hay que hacerlo y para lo que ha que comparecer, lo cual es perfectamente compatible con la benevolencia y el apoyo de la mesa y de los portavoces para hacer una agenda que facilite la presencia sistemática para poder atender las iniciativas que planteen los distintos grupos parlamentarios. Señores portavoces y señor presidente, me pongo desde ahora mismo a su disposición para empezar a programar las actividades parlamentarias que consideren oportunas a efectos de calendario, puesto que los contenidos los deciden ustedes con sus iniciativas.

Quiero agradecer también las ofertas de colaboración. Ha habido grupos que no sólo han agradecido el diálogo, sino que han aceptado la colaboración y han tomado la iniciativa de ofrecer colaboración. Me refiero concretamente al portavoz de Convergencia i Unió, al que también le digo que, no sólo podremos desarrollar una colaboración muy útil en el diálogo, sino también en su intención de aportar iniciativas y apoyos. Estoy seguro que podremos avanzar en las cuestiones de interés común.

Al portavoz de Coalición Canaria le contesto a un tema fundamental. Mi opinión personal sobre la política de solidaridad del hecho insular es irrelevante, ya que está en la Constitución en el artículo 138.1. Es una

garantía de compromiso, no del ministro de Fomento, sino de todos los poderes públicos, atender los hechos insulares. En ese sentido, es necesario enfocar las garantías de servicios al reconocimiento del hecho insular, para evitar que se produzcan las discriminaciones derivadas por las circunstancias de las islas.

El portavoz del PNV me ha hecho una pregunta que no es de mi competencia, pero puedo darle alguna información. El Ministerio de Fomento no es el responsable de los precios de los combustibles, ni siquiera en los aeropuertos. El precio de los combustibles lo fijan las empresas suministradoras en una serie de aeropuertos. Creo que en Madrid, Barcelona, Las Palmas y Tenerife sur hay dos proveedores, y puede haber más de uno en los que tienen un millón de pasajeros. Las noticias que le puedo dar son que en AENA no hay peticiones para el segundo suministrador en esos aeropuertos. Esa es la información que puedo facilitarle en relación con los suministros de combustibles, para responder a su preocupación por los precios.

La portavoz de Izquierda Unida ha estado extraordinariamente dura cuando ha dicho que si los planes no vienen a la Cámara hay una falta de respeto democrático. Los grupos parlamentarios tienen tal capacidad de iniciativa para discutir los temas que consideren prioritarios en pleno o en comisión, que el hecho de que la iniciativa sea del Gobierno o de los grupos parlamentarios es un problema de estrategia parlamentaria, pero no de falta de respeto de unos o de otros. En todo caso, en cuanto a los deberes parlamentarios, el Gobierno estará como el primero, pero tampoco debe considerarse el Gobierno más obligado que lo que el reglamento y las normas establecen. Por lo tanto, S.S. está en plenitud de facultades parlamentarias para reclamar planes, propuestas y debates a los que el ministro y los altos cargos del departamento se prestan de antemano con la diligencia debida.

Hay varias intervenciones, especialmente la de la señora portavoz de Izquierda Unida, que han vuelto sobre el tema de los plazos. Querría dar un salto atrás en el tema de los plazos, porque si no lo hacemos, seguramente no vamos a entendernos. El equipo saliente del Ministerio me dejó este trabajo impagable, que me sirve de base para algunas actuaciones que tenemos que tomar entre todos de carácter inmediato. Son los plazos de tramitación de una infraestructura. Son ochenta y tantos trámites preceptivos que suponen los siguientes plazos medios: 43 meses para los estudios informativos, 27 meses para los proyectos, 8 meses de contratación, 30 meses de construcción y 10 meses de recepción y liquidación. Total, 118 meses, que son nueve años y 10 meses, en la tramitación normal de una autovía normal o de un gran eje ferroviario normal. Ahora se pueden explicar SS.SS. con más facilidad por qué es tan importante hacer los estudios informativos en los proyectos, porque no está trabajando uno para el año 2000 ó para el año 2001, está trabajando justamente

para poder cumplir un programa que tiene un horizonte de diez años. Evidentemente, debemos hacer un esfuerzo por agilizar los procedimientos de decisión, los estudios previos de los proyectos de adjudicación y de construcción. Yo espero contar con el apoyo de S.S. para que también, dentro de los esfuerzos de modernidad, aunque yo no lo haya citado, esté la agilización de los trámites administrativos necesarios para impulsar las grandes infraestructuras sin perder las garantías que se deben ofrecer a la sociedad. En estos plazos no está la declaración de impacto ambiental. Si a estos plazos sumamos el plazo de la declaración de impacto ambiental, yo creo que esta mesa quedaría escasa para poder reflejarlo proporcionalmente en estos momentos. Aquí tenemos una tarea, tenemos un reto y, desde luego, el Ministerio está dispuesto a avanzar en esta dirección para ganar tiempo al tiempo en la planificación y ejecución de las grandes infraestructuras. Y agradezco muy especialmente al portavoz del Partido Popular que subraye que durante todo este tiempo no ha habido otro tipo de comparecencias y declaraciones, a lo mejor había alguien que me criticaba por lo contrario. Nunca se sabe si uno acierta compareciendo o no compareciendo. En todo caso, como veterano parlamentario, esto me parecía, dentro de la liturgia parlamentaria, algo muy importante y ya digo que agradezco al portavoz de mi propio grupo que así lo haya valorado.

Dentro de los conceptos o de las propuestas en relación con la calidad, hay una referencia muy concreta del portavoz del Grupo Socialista, señor Caldera, al *overbooking* en el transporte aéreo. Yo he tenido oportunidad de contestar sobre ello en el Pleno y además en mi intervención inicial he dicho claramente que nosotros apostamos por un doble camino: la invitación a la autorregulación de las compañías aéreas y la regulación, por vía reglamentaria, en el seno y en el ámbito de la Unión Europea. Al final, lógicamente, ambos procedimientos confluirán, pero, para ganar tiempo a un proceso largo de reforma de la normativa europea, creo que la petición a las compañías aéreas de autorregulación nos puede ayudar a superar, a corto plazo, algunos de los problemas que he dicho que son indeseables e inaceptables y que tenemos que evitar que se reproduzcan en los aeropuertos españoles.

En cuanto a los temas relacionados con la seguridad, ya le adelanto al portavoz, señor Caldera, que el debate sobre la marina mercante lo ponemos en la agenda de los trabajos parlamentarios, en la medida en que en esta Comisión o en las iniciativas plenarios tengan S.S. la intención de proponer. En sede parlamentaria he dado muchos datos, que hoy precisamente no he traído con tanta minuciosidad, sobre la seguridad del túnel de Viella, porque compartimos las preocupaciones, preocupaciones que ya tienen una referencia en los precedentes europeos cercanos y que ya tienen una traducción en una serie de medidas obligadas para los túneles

de esas características y que se están adoptando en el proyecto del túnel de Viella, para el que hay consignación presupuestaria. Ello, una vez concluido y una vez aprobado por el Ministerio, permitirá la licitación inmediata de una infraestructura tan fundamental para la vertebración de toda la zona de comunicaciones pirenaicas y transpirenaicas.

Sobre las preguntas del señor Rivero referidas al aeropuerto de Los Rodeos, conviene que recuerde que tiene un aeropuerto alternativo a menos de 70 kilómetros, que es una forma de estudiar las alternativas que se deben formular a los aeropuertos con problemas de visibilidad; no es lo mismo que haya un aeropuerto alternativo cerca que no lo haya. En todo caso, quiero decirle que, habiendo enumerado los que tienen programada a corto plazo la instalación de la categoría 2-3, el de Los Rodeos no está descartado dentro del grupo de aeropuertos en estudio. Aunque no es la respuesta que S.S. esperaba, estoy seguro de que sabrá tenerla en cuenta a la hora de aceptar el orden de prioridades de este tipo de actuaciones.

Tiene razón el señor Ochoa cuando habla de la competencia autonómica en materia de tráfico. De hecho, en la legislatura pasada, desde la Comisión interministerial de Tráfico nos planteamos la necesidad de convocar una reunión con presencia de los representantes de las comunidades autónomas con competencias de tráfico, para unificar criterios en materia de seguridad vial. Al final, cuando se presentan las listas de sucesos de los accidentes, se ve que unos se producen en la red estatal y otros en la autonómica o en la provincial y todos somos instituciones competentes en seguridad vial. Ha habido un primer acuerdo con la Federación de Municipios y Provincias y sería oportuno que en esta legislatura se armonizaran propuestas en cuanto a seguridad vial con los gobiernos autonómicos competentes en la materia.

Han planteado una cuestión muy interesante que en estos momentos es de plena actualidad europea, porque la Presidencia francesa ya ha anunciado que la va a considerar prioritaria entre los asuntos a tratar durante el semestre de su mandato: la propuesta de adelantar al 2010 la previsión de construcción de petroleros de doble casco para transportar petróleo a los puertos de la Unión Europea. Esa decisión ya la adoptaron los Estados Unidos de América tras la catástrofe del Exxon Valdez y, si Europa no se plantea una decisión simétrica, se producirá una concentración de buques monocasco en los puertos europeos. Pero yo le invito a llevar la reflexión un paso más allá; si lo hacen Estados Unidos y Europa, los buques monocasco se concentrarán en países del tercer mundo, y también es nuestro problema. Es un gran debate que se tendrá que producir en la Unión Europea y tendremos que contemplar nuestro papel solidario con los problemas de contaminación marina en todos los mares del mundo, también en aquellos que, aunque no nos afecten directamente, pueden

afectar a países con menos capacidad para afrontar una catástrofe de estas características. Es simplemente una reflexión general, no le doy una respuesta concreta porque en estos momentos no la hay, pero creo que deben plantearse todas las derivadas de una iniciativa de esta envergadura.

No sé si para contestar a su preocupación por la seguridad, señora Urán, debería haber retirado todo mi capítulo de seguridad. Lo ha interpretado como que quería decir que no se hacía nada antes y le parece preocupante que haya hecho esas referencias. Creo que los esfuerzos de seguridad que se hagan nunca son suficientes. En los comportamientos de la naturaleza, en los de las infraestructuras y en los humanos, no existen valores absolutos; estamos hablando siempre de circunstancias relativas. Este edificio, técnicamente también tiene una posibilidad de caerse, como todos. Por eso se proyecta con coeficientes de seguridad que reducen las probabilidades de que eso ocurra a límites infinitesimales, siendo prácticamente imposible que se produzca; pero no habrá un sólo técnico que le firme a usted la garantía absoluta de que nunca puede pasar nada. Por cierto, hoy traemos unas interesantes propuestas del Instituto Geográfico en relación con el perfeccionamiento de nuestra capacidad de detección de fenómenos sísmicos, que es uno de los factores de incertidumbre que obliga a introducir coeficientes de seguridad en las infraestructuras. En todo caso, señora Urán, todo lo que hablemos de seguridad para crear una conciencia permanente de seguridad en los equipos humanos que influyen en el proceso de planificación, proyecto, ejecución y utilización de las infraestructuras me parece que es un buen ejercicio y, desde luego, en el Ministerio de Fomento se va a hacer; nos vamos a proponer superar los resultados anteriores.

¿Eliminar absolutamente todos los riesgos en materia de seguridad? Yo, como creo en la relatividad de este problema de la seguridad, no aspiro a conseguir el éxito total, pero mejorar lo que hasta ahora ha conquistado la sociedad como progreso en materia de seguridad me parece que es un objetivo deseable y pretendo que sea un objetivo definible; no una consecuencia de otras circunstancias, sino un fin en sí mismo. En ese sentido, le diré que en la pasada legislatura se han incrementado los presupuestos por acuerdos de esta Cámara aprobando enmiendas, por ejemplo, para dotar el Plan de seguridad vial. Y ahora hay más dinero para modificar los puntos negros y los tramos de concentración de tráfico en las carreteras estatales. Hay más dinero y así es como yo creo que podemos avanzar en estas materias, respondiendo a una inquietud que debe estar presente los 365 días del año y no sólo el día que ocurre una circunstancia desgraciada. Eso es lo que pretendemos con esta propuesta e intentaremos mantener esta tensión en favor de la seguridad a lo largo de toda la legislatura, no sólo en la Administración, sino en todos los sectores implicados en las responsabilida-

des para mejorar los niveles de seguridad de nuestras infraestructuras.

El señor Rodríguez, del Grupo Mixto, y el señor Ochoa, del Grupo Nacionalista Vasco, han elegido un mal día para hablar de la marginación del noroeste; han elegido un mal día y un mal interlocutor, para qué les voy a engañar. Se puede hacer ese discurso y ustedes lo han hecho, allá cada cual con su táctica parlamentaria, pero los datos no les ayudan, los datos contradicen las afirmaciones de SS.SS. y espero que también ayuden a cambiar las sensaciones y los sentimientos de muchas personas que han podido fundamentar esos sentimientos en realidades o en políticas que durante muchos años sí estaban respaldadas por los datos.

Voy a dar a los señores Rodríguez y Ochoa unos datos en relación con los territorios a los que representan. De todos los corredores ferroviarios que se contemplan en el Plan ferroviario, el que tiene el mayor presupuesto es el conjunto de ejes del corredor Norte-Noroeste; el mayor. Dentro de este corredor, la Y vasca, señor Ochoa, tiene una previsión cercana a los 500.000 millones de pesetas, 497.000 millones. No está mal; para corregir desequilibrios no está mal. Estoy hablando de la Y vasca, no de los trayectos anteriores. Y, señor Rodríguez, el itinerario Medina del Campo-Zamora y todos los itinerarios de Galicia contemplados en este plan de alta capacidad suponen 560.000 millones de pesetas. Además, he citado en mi discurso programas que se están desarrollando en los ferrocarriles interiores de Galicia mediante convenio con la Xunta por 80.000 millones de pesetas. **(El señor Rodríguez Sánchez pronuncia palabras que no se perciben.)** Usted dice que no es verdad, pero yo le doy los datos. En la planificación que yo he presentado, el corredor Norte-Noroeste español es, de todos los corredores, el que recibe mayor atención inversora y, a partir de ahí, cada uno puede seguir haciendo el discurso que quiera. Yo no voy a limitar el derecho de SS.SS. a decir que no, que esto no es verdad; simplemente, les digo que hoy era un mal día y que hablar en estos momentos del Norte-Noroeste en términos de agravio en estos programas les va a llevar a la melancolía, pero cada cual puede elegir su propia estrategia parlamentaria.

En ese sentido, no he detallado inversiones territoriales en cercanías, pero sí he hablado de la prioridad de las cercanías y, por tanto, lo que vale para las cercanías con carácter general vale para las cercanías que interesan y afectan a una determinada comunidad autónoma. El señor Rodríguez debe recorrer un poco más la geografía española para ver las carencias radiales que hay por España, debe recorrerla. No sólo falta Piedrafita, señor Rodríguez, acepte que hay alguna radial más que no se ha concluido, acéptelo. **(El señor Rodríguez Sánchez pronuncia palabras que no se perciben.)** De acuerdo, no le estoy diciendo que Piedrafita esté concluido, señorita. Le digo que acepte que hay alguna radial más, porque, si usted dice que es la única

radial sin concluir, donde le oigan, fuera de Galicia, no le van a creer. No le van a creer, señor Rodríguez, y yo quiero que le crean a usted. Vamos a poder discutir incluso diciendo las cosas como son.

En cuanto a los puertos —y ha habido también una pregunta del señor Rivero sobre la financiación de puertos—, en la Ley de Puertos vigente hay un sistema de financiación y por tanto hay un sistema para poder afrontar las inversiones. En este momento no hay ninguna iniciativa para modificar el esquema financiero de los puertos españoles, y ya saben ustedes que, en la actualidad, Puertos del Estado recibe un porcentaje sobre los ingresos de los puertos y es con lo que tiene un presupuesto para redistribuirlo a su vez entre las diversas autoridades portuarias. Y, por cierto, ese porcentaje que recibe Puertos del Estado se está reduciendo bastante. Casi le diría que donde empezamos a tener problemas es en Puertos del Estado. Me temo que esa reunión con las comunidades autónomas va a ser para que el presidente de Puertos del Estado les diga: oiga, que estamos en el 5,1 —creo que es el 5,1 lo que recibimos—, estamos en el mínimo, ayúdenos un poco para hacer una política estatal. Si eso es posible, evidentemente, los recursos de solidaridad podrán incrementarse a favor de determinados puertos que puedan recibir ayudas estatales.

Sobre los aeropuertos, en lo que se han interesado varios portavoces, yo he fijado unas bases mínimas en mis intervenciones parlamentarias, tanto en el Senado como en el Congreso, y hoy creo que no debo avanzar más detalles, por una razón, porque hay un ofrecimiento de diálogo. Y si uno quiere dialogar lo primero que tiene que hacer es llegar a la Mesa con una actitud abierta en relación con el diseño del modelo aeroportuario español, que tiene mucho que ver con el diseño del modelo aeroportuario europeo. Espero que tengamos ocasión de dialogar y de intercambiar puntos de vista con los distintos grupos parlamentarios y con los distintos responsables de las comunidades autónomas, porque no hay coincidencia, ni siquiera existiendo la misma sintonía o la misma identidad de colores políticos, en la visión autonómica y en la visión estatal. Y conviene que tengamos las dos sensibilidades sobre la mesa, sin perder la referencia europea en los términos en que en estos momentos está planteada y en la que hay algunas discrepancias. Por ejemplo, la posición francesa que en el tema ferroviario es coincidente con la posición europea, en el tema de la navegación aérea y del modelo aeroportuario es distinta y no coincide con las orientaciones que en estos momentos la comisaría europea mantiene en relación con el proyecto de cielo único.

No tenía noticias de ningún problema y espero que no lo haya habido en las últimas horas en el proceso de adjudicación del tramo Santa María del Camí-Cervera. No tenía ninguna noticia de problemas; está licitado, se han presentado las ofertas y está en la última fase de la

adjudicación. Por cierto, aprovecho para decir que son 18.000 millones, que no está nada mal como noticia para el nivel de inversiones en la red de autovías de Cataluña. En cuanto al trayecto Lleida-Manresa, lo único que puedo decir es que hay conversaciones y negociaciones de trazados con ayuntamientos, lo cual quiere decir que estamos en estos momentos más bien en el principio que en el final de una operación inversora. Rotundamente, sí circularán mercancías por el ancho europeo en el corredor del Mediterráneo, y eso es perfectamente compatible, habría que establecer previamente las características para que esa vía en ancho europeo soporte también el paso de mercancías. Pero le contesto afirmativamente que el cambio de ancho no implica la separación de las mercancías, sino que en ese trayecto concreto se incorporarán las mercancías.

El señor Rivero se interesaba por la red aeroportuaria canaria. En grandes cifras le digo que, en el plan 2000-2010, la previsión para el conjunto de los aeropuertos canarios es de algo más de 100.000 millones de pesetas. Esa es la previsión que en estos momentos figura en las grandes cifras del conjunto de los aeropuertos canarios y lo que tenemos que hacer es precisarlas en los planes directores de cada uno de los aeropuertos. Yo he establecido en mi intervención un compromiso de que estén no elaborados sino aprobados, porque hay un proceso de elaboración, de presentación en el Ministerio por parte de AENA y de aprobación por parte del Ministerio de aprobación de la totalidad de los que no están —sólo está aprobado Madrid-Barcelona— en el plazo de un año, digamos que antes del verano de 2001, aunque hay dos aeropuertos, si se inicia el proceso de su incorporación, como es Monflorite y Burgos, que quedarán fuera del compromiso temporal, porque empezarán una tramitación más atrasada que los demás. Hay varias intervenciones en relación con el transporte urbano de viajeros y con la posibilidad de establecer criterios generales para extender lo que en estos momentos son convenios o consorcios de transportes en algunas de las principales ciudades. Me gustaría que en este asunto pudiéramos plantear un modelo de carácter general. Hoy están funcionando determinados consorcios y puede ser un buen modelo de referencia y ahí es donde, señor Rivero, creo que debería entrar la posibilidad de financiar, en el caso de Canarias, transportes alternativos. En otros territorios pueden existir proyectos prioritarios del transporte de cercanías o del transporte interurbano de viajeros en las áreas metropolitanas.

Al señor Ochoa quiero decirle que, en el programa electoral y en el programa que he presentado hoy, vamos a mantener el sistema concesional para las líneas de transporte de viajeros. Le afirmo que lo vamos a mantener. También he dicho que lo vamos a perfeccionar para introducir más transparencia, más competencia, pero no debería olvidar el señor Ochoa que estos sistemas no sólo son los que resuelven los problemas

de los grandes ejes de tráfico de viajeros, sino que también son los que permiten que lleguen determinadas líneas a puntos de la geografía para los que el transporte de viajeros por carretera no es rentable. Por lo tanto, si hay modelos alternativos mejores, me gustaría escucharlos. Pero estoy pensando en el transporte de viajeros para todo el territorio, incluido el mantenimiento del sistema concesional, para que puedan existir líneas en aquellos itinerarios que no son, a efectos de viajeros, rentables para la empresa concesionaria. En principio no hay cambios en el programa de autovías. Yo he hecho una selección de las principales. También he hecho una referencia genérica a los planes de cercanías, sin entrar en detalles. Sobre Portugal, la reunión que está prevista el día 23 es sobre la conexión de alta velocidad. No hay en estos momentos ningún acuerdo debajo de la mesa en relación con circulaciones de mercancías, por lo menos yo no conozco ningún compromiso que estemos ocultando a SS.SS.

En cuanto a la Y vasca, además de darle las cifras en relación con el presupuesto para eliminar o contrarrestar el argumento de la marginación, quiero añadir que la Y vasca está pendiente de declaración de impacto ambiental en estos momentos. Por lo tanto, el procedimiento administrativo continúa. Lo que ocurre es que no parece, por las noticias que tenemos, que Francia esté interesada en llegar hasta la frontera con su corredor de alta velocidad. El problema para pasar la frontera no va a ser tanto la interoperabilidad, sobre todo teniendo en cuenta que la Y vasca es el ancho europeo, sino que exista la voluntad francesa de llegar hasta la frontera con el eje que pasa por el País Vasco.

En la pasada legislatura, cuando se negoció la transferencia de la autopista de peaje Bilbao-Behobia, se dejó claro el compromiso para el concesionario de, a partir del final de la concesión, poder revertir los recursos de los ingresos de los peajes en la financiación de alguno de los ramales por los que se ha interesado S.S. Si ahora, tras pasada la competencia, se cambia de criterio, tendrá que acudir a los antagonistas o a los colegas. No sé si en este caso hay acuerdos o discrepancias a la hora de financiar esos ramales, pero el compromiso político era que el concesionario de Bilbao-Behobia financiara el ramal que quedó incompleto cuando se construyó. En todo caso, señor Ochoa, el Gobierno estaba dispuesto a hacerlo si no se hubiera producido la transferencia y tenía la negociación abierta con la concesionaria para llegar a un acuerdo y que la concesionaria construyera el ramal que falta, que creo que es el que entronca en Eibar, si no me equivoco. Puedo decirle lo que hubo en la legislatura pasada y los cambios que ha habido en ésta tendrá que explicárselos el consejero del Gobierno vasco con competencias en la materia. Tiene razón cuando habla de que hay algún eje, por ejemplo, el que está citado como Pamplona-Huesca-Lleida, en el trayecto con Navarra, que tiene que articularse por la vía de convenios. Por tanto, habrá

que llegar a acuerdos con el Gobierno autonómico y en esa disposición está el gobierno de Navarra a la hora de llegar a acuerdos para los ejes que afectan a varias comunidades y que pasan por la Comunidad Autónoma de Navarra.

Yo creo, señora Urán, que apostar por las grandes vías de ferrocarril no supone abandonar otras. Yo quiero decirle que no lo supone, que no lo va a suponer; y no lo va a suponer en cuanto a las carreteras convencionales que no son autovías ni en cuanto a los ejes del ferrocarril convencional que no va a estar integrado en las líneas de alta velocidad. Por cierto, preguntaba sobre esta cuestión el señor Ochoa y aprovecho para contestar a los dos diciendo que no hay ningún misterio en la definición de alta velocidad. Está en la directiva europea y en estos momentos estamos a punto de formalizar su trasposición, como he anunciado en mi intervención. La definición de la alta velocidad está en la Directiva 96/48, que literalmente se recogerá en el real decreto que traspondrá esta directiva. Dice literalmente: Las líneas de alta velocidad incluirán las líneas especialmente construidas para la alta velocidades equipadas para velocidad por lo general iguales o superiores a 250 kilómetros por hora, las líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad equipadas para velocidades del orden de 200 kilómetros por hora y las líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad de carácter específico debido a dificultades topográficas de relieve o de entorno urbano cuya velocidad deberá ajustarse caso por caso. Este es el concepto europeo de alta velocidad y, en el marco de este concepto se puede entender, por ejemplo, que las características del trazado de la Y vasca, por razones de topografía, puedan ser distintas de las de un trayecto por la meseta sin problemas topográficos.

No comparte S.S. el sistema concesional. Ahí tenemos una discrepancia fundamental. Es normal, no íbamos a coincidir en todos los programas de infraestructuras. Nosotros creemos que es un sistema útil para aportar recursos a la creación de infraestructuras y que, en lugar de ser abonadas con el impuesto de todos los ciudadanos, en esos casos concretos se financian con las aportaciones de quienes usan esa infraestructura. Para determinados casos nos parece que es un sistema muy oportuno, que además contribuye a la generación de empleo y al proceso de convergencia. Van a coexistir dos redes ferroviarias: la red convencional, por la que van a circular las mercancías con carácter generalizado —habrá excepciones, como la que he citado—, y una red de alta capacidad. Pero no es una decisión discrecional del Gobierno. La previsión en cuanto al incremento del tráfico de viajeros en la larga distancia es aumentar en esta década de 10 millones a 30 millones de viajes/año y en los regionales, de 24 a 38 millones de viajes/año. En cercanías no he hecho la previsión, pero estamos en 1.300.000 viajes/día, que es lo que he dado para pasar al año; con hacer la multiplica-

ción por 290 tendríamos los viajes/año. En este escenario de crecimiento de viajeros, por los itinerarios actuales de la red convencional no caben las circulaciones de trenes necesarias para atender la demanda de viajeros. No sólo no caben, sino que la velocidad a la que circulan los trenes de viajeros en este escenario de altas prestaciones choca frontalmente con las velocidades que pueden alcanzar los trenes de mercancías. Por tanto, no es una decisión discrecional, señorita, es la respuesta necesaria al escenario real de crecimiento de tráficos de viajeros y de mercancías en el ferrocarril español. Además, tiene razón S.S. en que el modo ferroviario absorbe poco peso en el transporte por mercancías. Si S.S. dice que tenemos que ir a más en la participación en el ferrocarril, hay más razones todavía para que libremos espacios en la red convencional para que circulen trenes de mercancías. Por lo tanto, es un diseño obligado por las circunstancias y, en este diseño obligado por las circunstancias, evidentemente, las inversiones para mejorar y mantener la red convencional también están contempladas en el programa. No están detalladas porque creo que el tiempo nos debe limitar a todos en nuestra intervención, pero los programas de inversión en la red convencional también están dentro del plan ferroviario que les he presentado.

En cuanto a las cuestiones en relación con el modelo de correos, el modelo aeroportuario y el modelo ferroviario quiero decirle señorita que, en los tres, yo ofrezco diálogo abierto. En algunos de ellos tenemos nuestras posiciones, por ejemplo, en el ferroviario y en el aeroportuario estamos muy identificados con las directrices europeas, y, en el caso de correos, creo que debemos hacer compatible el servicio público universal con la eficiencia de la entidad Correos en un mundo de competencia. Lo demás es vivir de espaldas a la realidad. Yo espero que Correos, especialmente porque su gente sepa hacerlo, gane en estos momentos la batalla de la competencia, precisamente en defensa del interés general de la sociedad española, que necesita un servicio público universal para atender estas necesidades.

Respecto a la iniciativa de promover reformas legislativas, no puedo confirmarle la lectura de las noticias, pero quiero decirle que, dentro del paquete que el Gobierno estudia en estos momentos para mejorar la competitividad y para resolver problemas concretos, en este caso el del coste de la vivienda, estamos estudiando medidas en relación con el suelo, que pueden tener que ver o no con una legislación. Tenga S.S. la seguridad de que si hay alguna iniciativa legislativa, lo será en el ámbito de las competencias del Estado en materia de suelo, que, por cierto, después de la última sentencia del Tribunal Constitucional, son bien pocas y la inmensa mayoría están en manos de comunidades autónomas y de ayuntamientos.

Finalmente, el señor Caldera tenía alguna preocupación sobre la variante de Guadarrama. Yo quiero tranquilizarle, porque no se va a iniciar la construcción

hasta que no esté aprobada la declaración de impacto ambiental, no se va a iniciar. **(El señor Caldera Sánchez-Capitán: Es que no se puede.)** Por lo tanto, vamos a procurar acelerar la declaración de impacto ambiental. En ese momento, el señor Caldera podrá disipar su preocupación, pero yo ya, por adelantado, le digo que en estos momentos la puede dejar al margen.

Ya he hablado de aeropuertos y de correos. Creo que la razón por la que aumenta el precio del suelo no es precisamente porque haya una política de menores tipos de interés y de ayudas a los accidentes, sino porque hay un problema real en el suelo y el Estado tiene muy limitadas y escasas competencias para actuar. En todo caso, las que tenga, debemos ponerlas al servicio de la solución a un problema que en estos momentos dificulta la capacidad de adquisición de viviendas de los ciudadanos, y especialmente de los ciudadanos por los que se interesan S.S.: los ciudadanos jóvenes, los que acceden a la primera vivienda, los desempleados y las personas con pocos recursos.

El señor Caldera ha concentrado el grueso de su intervención en unos temas que están a caballo entre la modernización y las inversiones, y la ha concentrado para hacer críticas muy severas al plan presentado, no sólo en términos macroeconómicos, sino también en términos concretos, incluso diciendo que ésta no era una política de infraestructuras. Yo creo que la política de infraestructuras es la que se ve en las infraestructuras, no la que se nota en los discursos y en las grandes declaraciones. Por eso, señorita, yo he intentado centrar la intervención y el detalle de las propuestas en las prioridades de la política de infraestructuras. He comenzado enmarcando la capacidad económica y financiera del Estado para acometer estas propuestas. No sé si S.S. no me ha entendido bien, o es que en este caso tiene conceptos sobre los parámetros distintos de los convencionales. En el marco de este programa, todas las administraciones supondrán el 4,5 del PIB, en cuanto a inversión pública. Esta es la propuesta que he traído esta tarde a esta Cámara. El 2,7 es la inversión en infraestructuras, no la inversión pública, porque la inversión pública, señor Caldera, son infraestructuras para las comunicaciones y otras cosas. Por tanto, lo que he anunciado es que dedicaremos el 2,7 del PIB a inversión en infraestructuras, y que en este escenario económico, el conjunto de los agentes inversores de España invertirán el 4,5 del PIB en los distintos capítulos de la inversión pública.

Me dice usted que en este plan todo son estudios y proyectos. Hombre, si nos hubieran dejado alguno hecho, seguramente podríamos pasar a las obras. ¿Por qué cree que hay tantos estudios y proyectos en marcha? Porque no heredamos nada, señor Caldera. Heredamos cosas como el PTF. ¿Se acuerda, señor Caldera, del PTF del año 1987? Diseñaba los escenarios para llegar en menos tiempo a las capitales españolas en el año 2000. Era un plan a trece años vista; papel. Pero ha

citado usted el PDI, que es más reciente. Yo creo que hay que citar otras bases de referencia para tener solvencia en las propuestas que se hagan de política de infraestructuras, porque leer el PDI no es precisamente un argumento de autoridad, señor Caldera, y recordarlo menos. Su señoría debe tener poca memoria. El PDI del año 1995 tenía como horizonte el año 2010. Es decir, el Gobierno del Partido Popular hace un programa de infraestructuras el año 2000 para el año 2010, que es el mismo año que fijaba como objetivo el programa del año 1995 del Gobierno socialista. Hombre, empeorar no hemos empeorado. Vamos a hacer en cinco años menos bastante más de lo que había en el PDI, y se lo voy a demostrar sucintamente para no reiterar los debates del PDI en esta Cámara. En este PDI se dice, por ejemplo: Madrid-Barcelona-frontera francesa. ¿Ya no se acuerda S.S.? En el PDI, en relación con esa línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa, solamente se hablaba de los tramos Ricla-Calatayud, Zaragoza-Lleida y Bilbao-Vitoria, hablando del otro eje hacia la frontera francesa. Por tanto, en este eje no hay nada que reprochar a la planificación que está haciendo este Gobierno.

En el corredor de levante, señor Caldera, no figuraban Alicante y Murcia. No estaban, señor Caldera, pero es que es mucho peor: no estaba Cuenca. Por tanto, hoy, aquí, se ofrecen corredores que vertebran de una manera global la geografía española y que resuelven carencias que no se planteó en 1995 el PDI del Gobierno socialista. Yo no se lo hubiera reprochado si S.S. no lo hubiera citado, pero lo ha citado como argumento de autoridad y ha dicho que está vigente. No señoría, felizmente no está vigente. Está vigente el programa que estamos presentando en este momento, que lo presentamos en las elecciones y que respaldaron una gran mayoría de los españoles. Ese es el programa que se va a poner en marcha a partir del año 2000.

Si hablo de mi tierra, Asturias, ¿sabe cuándo iban a hacer la variante de Pajares? La iban a hacer una vez construida la variante norte. No estaba en el plan, con el horizonte 2010. Empezaríamos a hablar de ella en el año 2010. Y en el corredor hacia Valladolid solamente el acceso norte de Madrid. Por supuesto, el AVE Córdoba-Málaga en el PDI era un capítulo de modernización de líneas.

En relación con el País Vasco y corredor navarro, paso al tema de la financiación. La Y vasca en el PDI, sobre una inversión entonces estimada de 420.000 millones, consistía en 160.000 millones con cargo a los Presupuestos Generales del Estado y 260.000 millones de forma extrapresupuestaria, no especificando la cuantía. Así veían ustedes entonces las aportaciones de capital privado.

Si cogemos algún otro corredor significativo, volvemos a encontrarnos lo mismo. Por ejemplo, en el corredor Madrid-Barcelona-frontera francesa, el PDI que tengo delante, de una inversión de 989.000 millones de

pesetas, preveía 377.000 con cargo a los Presupuestos Generales del Estado y 612.000 de financiación extrapresupuestaria sin especificar. Y cuando se trae una propuesta como la de hoy, dónde se dice que se apela al 20 por ciento de financiación extrapresupuestaria de capital privado, ¿se pone en cuestión la solvencia del plan?

Señorías, en este momento nuestro plan como todos los planes, será discutible, nuestro plan será mejorable, pero no es objetable desde la perspectiva del PDI. En ese sentido, señor Caldera, tendrá los debates que S.S. quiera sobre el PDI y el Plan ferroviario del Gobierno. Los que quiera. No tenemos nada que perder con estos debates. Yo creo que debemos enfocarlo de otra manera, centrarlo en esta propuesta y buscar las fórmulas para garantizar su cumplimiento y, especialmente, para garantizar los plazos, que son muy exigentes a la hora de resolver unas necesidades objetivas de vertebración en todo el territorio español.

No se destinan 3.000 millones de pesetas de presupuesto del 2000 a las cercanías. Se destinan, a las cercanías de Madrid, 4.381 millones de pesetas; a las de Barcelona, 3.345 y, a las de Sevilla, 2.344. En total, 10.000 millones de pesetas, que son el 16 por ciento de los presupuestos del Ministerio que ascienden en la inversión a 61.000 millones de pesetas.

He intentado, señorías, contestar con detalle a las cuestiones que estaban a mi alcance y que evidentemente, no habrán sido todas las que habían planteado. Por eso yo terminaba mi intervención diciendo que estábamos a las puertas del debate de los Presupuestos Generales del Estado de 2001 y, por supuesto, estamos a las puertas de los debates y comparencias que SS.SS. dispongan.

En todo caso, creo que hay, por encima de estas divergencias, un amplio campo para las coincidencias y, en lo que dependa de la voluntad de diálogo y en el ejercicio del diálogo a través no sólo del cauce propiamente parlamentario, sino de las conversaciones bilaterales o multilaterales con los distintos grupos parlamentarios, espero que aumentemos a lo largo de esta legislatura las coincidencias que se han planteado en esa sesión inicial.

El señor **PRESIDENTE**: Para dúplica, iniciamos un segundo turno de intervenciones para aquellos grupos y portavoces que quieran hacerlo. Les recuerdo que en la Mesa, oídos los portavoces, se acordó que esta dúplica consistiría en una intervención de cinco minutos. Les ruego se ajusten a ello al máximo para que esta comparencia sea lo más racional posible, porque ya es la más larga de las que el actual Gobierno ha ofrecido a esta Cámara en los últimos meses.

Tiene la palabra, el señor Caldera.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Me atenderé a la brevedad.

Le agradezco al señor ministro su contestación. No tenía una preocupación sobre la variante nor-noroeste, tenía muchísimas dudas que usted no ha despejado, porque no ha contestado prácticamente a ninguna, pero tiene un problema conceptual y me preocupa, señor Álvarez-Cascos, porque aquel PDI del año 1995 no era del Gobierno. Lo aprobó esta Cámara y estaba usted aquí. **(El señor Sedó i Marsal: Eso no es verdad.)** Estaba usted aquí, en nombre de su grupo. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Silencio.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Estaba usted aquí y ustedes propusieron docenas de propuestas de resolución ampliatorias y se incorporaron todas. ¿Por qué no fue capaz de prever su iluminada mente el problema de Cuenca o el de algunas otras infraestructuras que estaban ausentes? ¿Por qué? Por tanto, no vaya por ese camino, porque, evidentemente las necesidades y las políticas se modifican con el tiempo. Lo que yo le pido hoy, señor Álvarez-Cascos, es que haga un ejercicio similar a aquel.

El Reglamento de la Cámara —no se nos escape por los vericuetos que usted tan bien conoce— dice, en el artículo 198: «Del examen de programas y planes remitidos por el Gobierno». Si el Gobierno no remite un plan o un programa, no hay debate posible. Se ha demostrado en su respuesta a algunos portavoces de esta Cámara. ¿Cómo iban a saber los representantes del Grupo Mixto y del Grupo Vasco la inversión que dice usted se va a desarrollar en el cuadrante nor-noroeste con este plan?, si no lo conocemos, pero si ustedes no lo han traído aquí, si no conocemos las inversiones. Nos ha hecho un listado de obras, ha quedado en el firmamento de la indefinición, pero nada más.

Sin embargo, en el año 1995, aquel gobierno que tan poca previsión tenía, a ustedes les trajo un plan que tenía más de mil páginas, con todos los estudios técnicos y económicos que nos permitieron pronunciarlos sobre él. Sólo pido eso, y ya que he visto tan buena disposición, señorías, presentaremos una proposición no de ley inmediata. La portavoz de Izquierda Unida me confirma que seguramente lo haremos conjuntamente, y si hay algún otro grupo que desee hacerlo, le invito, y como el Grupo Parlamentario Popular la va a aceptar, incluso pediremos habilitación del mes de julio para que —repito— el debate sea inmediato; vendrá el plan y tendremos ocasión de discutirlo en toda su amplitud, y tendremos ocasión de ver esas excelentes previsiones políticas de futuro.

Señor Álvarez-Cascos. Antes pensaba si no ha olvidado su antigua profesión (con todos mis respetos) de ingeniero, porque aquí no hay política de infraestructuras y transportes. No hablo de política, hablo de equilibrios territoriales. Hablo de logística, de políticas intermodales, que hay comunidades autónomas que han comprendido esa realidad. Por ejemplo, en la fachada

atlántica, el arco atlántico español, que sabe que tiene muchos problemas, ¿de qué nos sirve que nos diga que se van a invertir 500.000 millones en una infraestructura y 500.000 en otra? El tren de alta velocidad Madrid-frontera francesa son 1,3 billones. Ese no es el debate. El debate es si con esas inversiones se recupera el déficit que permita que esos territorios dispongan de la competitividad necesaria, si se alcanza la cohesión, si se alcanzan los equilibrios territoriales, si hay estudios de transporte combinados que permitan mejorar y aprovechar del modo más positivo posible la interoperatividad de los distintos sistemas. Por tanto, si la política de infraestructuras y las redes de transporte están al servicio de una política de mejora de la renta de esos territorios, de la superación de sus desequilibrios y de la integración económica y social entre las diversas partes del territorio nacional. Y el arco atlántico, señor Álvarez-Cascos, pierde población, pierde actividad económica, tiene menor nivel de crecimiento de renta que el resto de España y tiene cada vez —usted lo sabe muy bien— más necesidades en una política de Estado equilibradora que ustedes no practican y que no he visto como un instrumento más en estas propuestas de política que aquí estamos discutiendo, que discuto yo, porque usted simplemente se limita a traer aquí un listado de iniciativas y con eso está todo.

Además nos dice que, qué desastre, que no le dejó preparado el Gobierno anterior ninguna propuesta; y se tardan 118 meses en tramitar una propuesta. Pero, señor Álvarez-Cascos, eso son ustedes, y si siguen con su pereza cada vez aumentará más. Pero yo le pongo un ejemplo. La licitación de proyectos de construcción de carreteras, la media de los años 1990 a 1996 de ejecución de los proyectos de construcción fueron de 12 meses. Ustedes lo han elevado a 28. ¿Sabe por qué? No porque no tuvieran proyectos, porque han hecho mucha propaganda, muchísima. ¿Si no han hecho nada todavía distinto de las obras que les quedaron adjudicadas por ese gobierno en el año 1996, ni una sola nueva iniciativa completa que se deba a su Gobierno! ¿Cómo viene usted aquí a reprocharme el debate que yo hago sobre aquel plan de infraestructuras? Si ustedes no han hecho nada todavía, ninguna nueva iniciativa completa que permita superar ese déficit, ninguna.

Por supuesto, en cuanto a inversión, qué fácil es sumar tronchos con berzas y qué fácil es incorporar a la inversión pública la que harán los concesionarios de autopistas de peaje, que será de cerca de un billón de pesetas. Eso no es inversión pública, aunque sea sobre un capital público porque es un régimen concesional, eso no es inversión pública. Ni la de quienes van a invertir en telecomunicaciones, que ustedes suman con una liberalidad sorprendente, siendo inversión privada. Por tanto, y es, repito, una legítima opción política, ustedes han descendido en mucho el nivel de la inversión pública en este período y en la previsión de los próximos años.

Pero como lo importante es —acabo, señor presidente, y le agradezco de nuevo su magnanimidad en el tiempo— el debate a fondo de estas propuestas, el debate a fondo de la situación aeroportuaria, traigan el plan, ya verá cómo tenemos alternativas, y muchas, ya verá cómo las presentaremos por escrito, nos comprometemos a ello, pero queremos discutirlo y, por tanto —acabo, señor presidente—, entiendo que el señor ministro no tendrá ningún problema en que lo hagamos profunda, ordenada y sistemáticamente, y que nos remitirá ese plan cuando la Cámara apruebe la proposición no de ley que presentarán diversos grupos para que se remita inmediatamente el conjunto de esos datos que, como se ha visto aquí, no conocemos y nos impiden pronunciarnos con claridad.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Usted escogió mal día para contestarme, porque yo creo que la peor manera de contestar es hacerlo con preconceptos o con prejuicios, y no con respeto a una fuerza política determinada, que eso sería lo de menos, porque al fin y al cabo eso es pasajero, sino que lo que es más grave es tener una conceptualización sobre una parte del territorio, sobre un país, sobre una nación en concreto para mí, conforme a un cliché, y usted tiene una concepción de Galicia que es un cliché perfecto, y estos naturalmente no existen. Esa es una cosa muy española pero también muy asturiana (**Risas**), y le voy a decir por qué, y eso usted lo exterioriza perfectamente. Ustedes continuidad del anterior ministro de Fomento, son ustedes la cara y la cruz de la misma moneda, y le voy a explicar por qué muy brevísimamente, no se preocupe, señor presidente.

Yo le reto a usted a que me conteste, de esos 560.000 millones de pesetas, cuántos le tocan a Galicia; eso es el túnel del Guadarrama, es la red hasta León y la red hasta la frontera de Galicia. Después usted nos coloca 80.000 millones de pesetas, que por cierto no vi en ningún sitio, lo que hay son dos convenios, para ser exactos, de 30.000 millones de pesetas cada uno, que le vuelvo a recordar que son producto de una movilización social muy fuerte, de que la Administración autonómica no sabía por dónde salir e inventaron esa forma de actuar que son los convenios, que son 30.000 millones de pesetas Xunta-Ministerio de Fomento y 30.000 millones de pesetas la Administración autonómica con Renfe, que ya es decir. En el ferrocarril más obsoleto, más colapsado y más atrasado de todo el Estado español, ¡60.000 millones de pesetas! Yo le reto a que me diga, con esos 60.000 millones de pesetas, cuántos proyectos hay para duplicar vía y para electrificar. Si usted es capaz de contestar a eso, me callo, pero usted no podrá contestar que hay un solo proyecto para electrificar la red ferroviaria de Galicia.

Por cierto, como primo hermano asturiano, dígame usted desde cuándo está electrificada la red de Asturias, dígamelo usted. Por si no lo sabe, en ninguna red del ferrocarril de Galicia hay cercanías, que ya es decir; creo que Vigo y A Coruña pasan sobradamente la población de Gijón y de Oviedo; ¡pues no tenemos ni eso, señor Álvarez-Cascos! Estaría bien que viajase usted un poquito por Galicia, que no nos mirase con anteojos de sumisos, de señores obedientes. Le aseguro que en este tema usted tiene el debate público perdido, no lo tendrá en el debate de los votos, pero en el público lo tiene abiertamente perdido, y espero que, de una vez por todas, no consideren que las realidades y la opinión pública de Galicia son equivalentes a los resultados electorales, por lo menos en este tema. Si quiere escuchar, escuche al señor Fraga Iribarne y dígame que tiene permiso para hablar de Galicia y que no tiene por qué hablar del túnel del Guadarrama, que se lo van a permitir ustedes y que lo va a considerar un buen español, para que vea que el concepto es clarísimo. No crea que no sabemos lo que pasa aquí. Por favor, contésteme por lo menos no tomándome por tonto. Diga: para Galicia no hay más que 60.000 millones de pesetas, considero que es una cifra correcta porque ustedes no merecen más; y yo le diré: protesto. Ahora, no me tome usted por tonto. Esto es lo que hay.

Una cosa más y acabo. Nosotros tenemos infinita paciencia, y la vamos a seguir teniendo, pero yo le ruego que por lo menos escuche y después diga: de eso no vamos a hacer nada, no hay dinero, hicimos unas autovías preciosas, conténtense. Por cierto, cómo le salió el asturianismo para recordar que la que falta es la de Asturias. Pero ¿por qué no me dice usted desde cuándo tienen una autovía de peaje? Casi en pleno franquismo, mientras nosotros teníamos que andar por unas carreteras heavy para acceder allí. Si quiere, vamos al terreno de los prejuicios, de los preconceptos, pero Galicia es otra cosa distinta de la que usted piensa. En concreto, en el terreno del ferrocarril es alarmante. Y con eso que ustedes van a hacer, en el horizonte de 2007, Galicia sin doble vía y sin electrificación. Me puede decir que el túnel de Guadarrama funcionará. A mí me trae sin cuidado, francamente. Se lo digo así de claro, porque yo no me podré montar en el ferrocarril ni para ir a Vigo ni para ir a Ourense ni para ir a ningún sitio. Después me sacarán ustedes un tren largo de recorrido, que no creo que aguanten esperando hasta el año 2007. ¿Sabe cuánto tarda el exprés desde cualquier punto de Galicia a Madrid? Entre diez horas y media y doce. ¿Sabe cuánto tarda el talgo? Ocho horas y media. Con los planes que ustedes tienen, en el año 2007 lo más que podremos lograr serán velocidades medias de 120 kilómetros hora en el corredor que dijo usted de Santiago-Ourense, para sacar todos los trenes de largo recorrido. Si ese es el modelo, vuelvo a repetirle, es infumable. No me conteste así. Conteste de otra manera y díganos: ustedes tienen unas autovías, son mara-

villosas, aguanten con eso, ese es un terreno residual dentro de España y nos trae sin cuidado.

Por cierto, tampoco vemos la relación con Portugal, que si me quiere escuchar, sería bueno que en esa reunión que van a tener el día 23 consideren el eje Porto-Vigo-A Coruña, y si puede pensar en Ferrol, si no es pecado, piense también. Por cierto no es un prejuicio mío, es una ciudad con la que ustedes hicieron lo que quisieron, pero es una miseria total. Usted, como buen asturiano, compare las infraestructuras de Oviedo o Gijón con lo que pasa en Ferrol. Compare Feve en Asturias con lo que pasa en Galicia, verá qué resultados tan interesantes: nada de doble vía, nada de electrificación, nada de nada. De una vez por todas, no nos consideren ausentes y no nos consideren a todos tontos, por una vez en la vida al lo menos.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar el turno de intervenciones de esta comparecencia, tiene la palabra el señor ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Los argumentos están ya planteados y no los voy a repetir. Simplemente dos precisiones. Al señor Caldera, que los presupuestos que he dado se conocen, porque aunque el señor Caldera no lo sepa, los estudios informativos se someten a información pública, y en esa información cualquiera puede conocer los presupuestos. El señor Caldera no, porque resulta muy complicado en las informaciones públicas

saber qué es lo que se informa, pero estoy seguro de que la inmensa mayoría de SS.SS. los conocen. Quiero decir que he dado datos conocidos porque se han sometido a información pública los correspondientes estudios informativos. Ya ve, señor Caldera, que no hay tanto misterio en las cosas de las infraestructuras; simplemente hay que seguir un poco más de cerca los asuntos de los que uno va a hablar cuando viene al Parlamento.

Siento, señor Rodríguez, no poder estar a la altura de su moderación ni de su humildad en los planteamientos, porque no sólo me pide que escuche, es que además me dice lo que tengo que decir, que ya es decir en un Parlamento. No voy a estar a su altura. Simplemente digo que a los 560.000 millones que anuncié antes del corredor Medina del Campo-Zamora-Galicia sume el corredor Madrid-Medina del Campo con el túnel de Guadarrama de 367.000 millones de pesetas. **(El señor Rodríguez Sánchez: ¡Y a mí qué!)** Súmelos, no los reste. Usted dijo que había que restarlos. Se ha equivocado otra vez. No hay que restarlos, hay que sumarlos.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro. Muchas gracias a todos los portavoces por su intervención en una tarde de intenso trabajo.

Se levanta la sesión.

Eran las nueve y treinta minutos de la noche.

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

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

Depósito legal: M. 12.580 - 1961