



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2001

VII Legislatura

Núm. 334

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 24

celebrada el miércoles, 10 de octubre de 2001

ORDEN DEL DÍA:

Página

Comparecencia de personalidades y funcionarios de la Administración del Estado, al objeto de informar sobre temas relativos al proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2002. (Número de expediente 121/000047)

10554

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

COMPARECENCIA DE PERSONALIDADES Y FUNCIONARIOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO, AL OBJETO DE INFORMAR SOBRE TEMAS RELATIVOS AL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2002 (Número de expediente 121/000047)

— **DEL SEÑOR SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS (BLANCO RODRÍGUEZ), A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS MIXTO-CHUNTA ARAGONISTA (Número de expediente 212/000654); SOCIALISTA (Número de expediente 212/000697), y Federal de IZQUIERDA UNIDA (Número de expediente 212/000763).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a dar comienzo a la sesión número 24 de la Comisión de Infraestructuras, que tiene por objeto la comparecencia del secretario de Estado de Infraestructuras, a quien damos la bienvenida, para contestar a temas relativos a los Presupuestos Generales del Estado para el año 2002.

El debate, de acuerdo con Mesa y portavoces, lo ordenaremos de la siguiente manera: las intervenciones del compareciente, en este caso el secretario de Estado, y de los sucesivos comparecientes se harán de la misma forma. Intervendrán por tiempo indefinido, lógicamente con la brevedad necesaria para que la Comisión pueda resolver todo el trabajo acumulado. Posteriormente intervendrán los peticionarios de la comparecencia por un máximo de quince minutos. Podrán intervenir los portavoces que el grupo estime necesario, siempre ciñéndonos a ese tiempo. Después intervendrán los grupos que no hayan pedido la comparecencia, si quieren hacerlo, y cerrará el turno el señor compareciente.

Dicho esto, y rogándoles a todos la celeridad necesaria para que podamos resolver los temas, damos la palabra al señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Mi primera intervención va a ser muy breve explicando los datos básicos del presupuesto, porque entiendo que lo importante es lo que planteen SS.SS. y que toda la información presupuestaria está a disposición de la Comisión, con lo cual tienen a priori toda la información necesaria para plantear las cuestiones que juzguen pertinentes durante esta comparecencia. Únicamente, como les decía, daré las cifras básicas para recordar el marco general de los presupuestos del Ministerio de Fomento.

El consolidado de todo el grupo Fomento, entendiendo por tal tanto la inversión directa vía capítulo 6, de los órganos administrativos inversores, básicamente

carreteras y ferrocarriles del Ministerio de Fomento, más las entidades públicas empresariales adscritas al grupo Fomento, asciende a 17.262,5 millones de euros, con un crecimiento respecto al presupuesto del ejercicio en el que estamos de un 12,8 por ciento. De esta cifra —y creo que el dato es relevante— corresponde un 38,4 por ciento a gastos corrientes y un 61,6 por ciento a operaciones de capital, es decir, a inversión en nueva infraestructura. Creo que este reparto entre los gastos corrientes y los de inversión acredita el enorme esfuerzo de contención de los gastos corrientes y, en consecuencia, de impulso de la cuota de participación del gasto en inversión en el conjunto del presupuesto que se está haciendo del ministerio.

Las inversiones directas del grupo Fomento en infraestructuras del transporte específicamente, porque como saben ustedes hay otras inversiones en menor cuantía en correos y otras, ascienden en el proyecto de presupuestos para el año 2002 a 9.726 millones de euros, que es la cifra que se corresponde con lo que aparece desglosado en la documentación de presupuestos que tienen sus señorías.

Si la cifra total la desglosamos por áreas de actuación (creo que es importante para ver dónde se concentran, en qué tipología de infraestructura del transporte, las prioridades de inversión del Ministerio de Fomento), las cifras serían las siguientes. Para la política de ferrocarril (hablo ahora en conjunto de las operaciones de capital de todo el grupo Fomento, es decir, las inversiones en inmovilizado material y las transferencias de capital a las entidades del grupo) dedicaremos 3.988,9 millones de euros, lo que representa un 37,5 por ciento del presupuesto inversor del ministerio, con un crecimiento respecto al ejercicio pasado de un 15,8 por ciento.

Para el programa de carreteras está prevista una inversión de 2.897,3 millones de euros, que representa una participación en el conjunto inversor del grupo Fomento del 27,2 por ciento, con un crecimiento respecto a los presupuestos del 2001 de un 6 por ciento.

A aeropuertos, tercera gran línea inversora del ministerio, dedicaremos 2.016,1 millones de euros, que representa una participación en el conjunto inversor del grupo del 18,9 por ciento, con un crecimiento respecto al ejercicio en vigor de un 39,7 por ciento.

En puertos la inversión prevista asciende a 719,7 millones de euros, lo que representa una cuota de participación en el conjunto inversor del ministerio de un 6,8 por ciento, con un crecimiento respecto a este ejercicio de un 27,7 por ciento.

A vivienda se dedican 655,1 millones de euros, con una cuota de participación en el total inversor del 6,2 por ciento, y un crecimiento de un 1 por ciento respecto al ejercicio pasado.

No hago referencia a correos y otras políticas, porque el subsecretario del ministerio del que dependen estas otras políticas y correos comparecerá a lo largo de esta mañana ante SS.SS.

Como último dato que me gustaría resaltar en esta comparecencia inicial para definir las grandes líneas del presupuesto de inversiones del ministerio, quisiera resaltarles una vez más cómo una parte muy importante del presupuesto de inversiones se realiza precisamente a través de las entidades públicas y empresariales adscritas al ministerio. En concreto, del gasto total del ministerio, no sólo de inversión, un 26,5 por ciento corresponde al propio ministerio, es decir, a la estructura administrativa jerárquica integrada en el Ministerio de Fomento, un 0,3 por ciento a los organismos autónomos y un 73,2 por ciento a las entidades públicas empresariales y sociedades mercantiles adscritas al grupo Fomento.

Si este mismo dato total lo cuantificamos respecto a las inversiones, los porcentajes serían los siguientes: corresponde a la inversión directa del ministerio un 37,8 por ciento del total de inversiones previstas en el proyecto de presupuestos generales para el año que viene, y un 62,1 por ciento a las entidades públicas empresariales del ministerio. Creo que merece la pena resaltar este dato, aparte de que porque se corresponde con la realidad de los presupuestos, porque en este momento especial, dada la situación y la coyuntura económica, el que el grupo Fomento tenga un 62 por ciento de su presupuesto inversor en entidades públicas empresariales creo que es un dato muy optimista respecto al papel que puede y debe jugar la inversión en infraestructuras para el transporte como elemento de lucha anticíclica contra eventuales amenazas de recesión económica.

Por mi parte nada más. Quedo a disposición de sus señorías.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, como hemos dicho al ordenar el debate, tiene la palabra el Grupo Parlamentario Mixto, por el que deberán decir si va a intervenir un portavoz o dos. (Pausa.)

Tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** Haré solamente una pequeña caracterización general de las inversiones del Ministerio de Fomento en Galicia, diciendo que, en los presupuestos de 2001, la inversión de dicho ministerio era de 27.278 millones de pesetas, y para el año 2002 es de 28.938 millones, prácticamente una cifra estática que, desde luego, no está en consonancia ni con la población ni con las necesidades del país. En todo caso, debe saberse que las inversiones de Fomento en Galicia están en la tónica general de la inversión consolidada de todos los ministerios, y que en la proporción Galicia-Estado está así: el 4,15 por ciento en cuanto a presupuesto consolidado de los ministerios y, en lo que se refiere a las sociedades dependientes del Ministerio de Fomento —Puerto, RENFE, AENA, GIF—, el 2,57. Nuestro país tiene exactamente el 6,75 por ciento de la población del Esta-

do y una situación de infraestructuras que no es comparable, y mucho menos en un terreno pendiente como el del ferrocarril.

Dicho esto, que ya es significativo por sí mismo, me gustaría hacerle una serie de preguntas al señor secretario de Estado de Infraestructuras que, en principio, dirigimos al director general de Carreteras y al director general de Ferrocarriles, porque tienen un carácter muy concreto. Nos gustaría saber lo siguiente por lo que afecta a las inversiones en Galicia: Primero, ¿cuándo comenzarán las obras de la autovía del Cantábrico, teniendo en cuenta que se vuelve a repetir la inversión de 300.000 euros para el tramo Vegadeo-autovía noroeste para el año 2002, cuando ya figuraba en los presupuestos del año 2001? Esta táctica es muy frecuente no sólo por parte del Ministerio de Fomento, sino también de otros ministerios en Galicia.

Segundo, ¿se van a ejecutar en el año 2002 las partidas de 2.584.000, 1.638.000 y 2.506.000 euros, también presupuestadas en el ejercicio anterior para la red arterial de A Coruña, conexión N-550, N-VI, y puerto de A Coruña, red arterial de Santiago, conexión Xubía, y red arterial de Santiago, nudo de Cornes?

Tercero, ¿qué significa la partida de 258.000 euros para el acceso al puerto de Ferrol, en cabo Prioriño? Como no hay presupuestada nada más que esa cantidad para 2002, y no figura ninguna asignación plurianual —ni en 2003, ni en 2004, ni en 2005—, ¿piensa Fomento asumir y ejecutar esta obra a partir de 2002, para que pueda estar acabada antes de que comience a estar operativo el puerto exterior de Ferrol, o simplemente cree que lo debe hacer otra administración o que debe desinteresarse totalmente? Se trata, nada menos, que de un acceso a un puerto de interés general, que va a significar un impacto brutal en el ecosistema de la entrada de la ría.

Cuarto, ¿a qué obras concretas van destinados los 93.547.000 euros de los presupuestos de 2002 para actuaciones ferroviarias en Galicia, dentro del convenio con la Xunta y RENFE? ¿Cuáles son las características de los proyectos que se van a acometer con este dinero? ¿Se ha invertido todo lo presupuestado para 2001? ¿A qué van destinados los 2.138.000 euros de los presupuestos de 2002, para lo que llaman línea de alta velocidad a Galicia? ¿Qué proyectos concretos se piensa acometer con la cantidad de 1.726 millones de euros asignados para la alta velocidad en Galicia, entre 2000 y 2008? Me parece que resultan unos 280.000 millones de pesetas.

Por último, dos preguntas muy concretas. Cuando se habla de vía de conexión Santiago-Lugo y Lugo-Ourense, que tampoco aparecen presupuestadas de forma plurianual, ¿qué quiere decir en cuanto a sus características y quién las va a financiar? ¿Se trata de autovías o de autovías de peaje? ¿Participará el capital privado?

La última se refiere a un caso conflictivo, que está provocando movilizaciones ciudadanas en la villa de Foz, en la provincia de Lugo. Queremos preguntar si existe alguna partida en los presupuestos de 2002, dentro de la Dirección General de Carreteras, y en particular en lo que llaman actuaciones de conservación y explotación o de seguridad vial, para el proyecto complementario de la variante de Foz, en la N-642, o bien para otras deficiencias alarmantes que tiene esta variante, que fue objeto de contestación vecinal e institucional —con la sordera de la Administración central— desde que se abrió al tráfico en julio, 15 años después de iniciada la licitación de las obras e iniciadas las obras de lo que llaman la carretera de A Mariña o carretera de la costa.

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

El señor **LABORDETA SUBÍAS**: Señor secretario de Estado, queremos conocer una serie de cuestiones sobre los Presupuestos Generales del Estado de 2002 referidas a Aragón.

En lo relativo a carreteras y autovías, primero, el presidente del Gobierno se comprometió públicamente a concluir el tramo de autovía entre Zaragoza y Teruel durante esta legislatura; sin embargo, en el proyecto de presupuestos generales del Estado de 2002, el plazo de inversión en los plurianuales se prolonga hasta 2005 y hay un tramo para el que ni siquiera existe consignación presupuestaria, uno de los más complejos, por cierto, entre Paniza y Daroca. Ante esta situación, preguntamos: ¿cuándo está previsto acabar esta estructura definitivamente?

Segundo, ¿qué plazos de tiempo maneja el Gobierno para concluir el tramo de autovía Huesca-Pamplona, puesto que para 2002 no hay ni un solo euro? ¿Y para el tramo Huesca-Lleida, para el que hay una mínima inversión el próximo año? Recordamos que durante este año hubo en Aragón una polémica fuerte en este sentido, con promesas y desmentidos que convendría solventar definitivamente.

Tercero, ¿ha desestimado el Gobierno definitivamente las demandas de las Cortes de Aragón, por las que se reclama el desdoblamiento de la N-232, en su tramo oeste, en Mallén-Figueruelas, y en el este de la N-232 también, entre Zaragoza y Fraga, dado que no hay tampoco ningún epígrafe destinado a este fin en los Presupuestos Generales del Estado?

Cuarto, ¿por qué el eje pirenaico avanza a un ritmo tan lento en Aragón, desde 1999?

Quinto, en materia ferroviaria, hay que felicitarse y felicitar al ministerio, porque existe más inversión para la línea Zaragoza-Canfranc, pero no avanza al mismo ritmo el tramo sur, Zaragoza-Teruel. De hecho, este último recibe el próximo año sólo un 10 por ciento de la inversión que recibe el tramo norte. ¿Cuándo está

prevista la renovación íntegra de esta vía para que se complete el eje norte sur del ferrocarril Valencia-Canfranc?

Sexto, se vuelve a ignorar la reapertura de la línea férrea Caminreal-Calatayud, muy beneficiosa para las comarcas por donde atraviesa. ¿La desestima definitivamente el Gobierno? Esta vía de ferrocarril sería muy importante porque, de esta manera, bajaría mucho el ritmo del tráfico en la carretera Burgos-Sagunto que, en este momento, es realmente increíble y la convierte en una carretera por la que circular en coche es casi jugarse la vida.

Séptima y última pregunta: ¿se han incluido en el proyecto de presupuestos de 2002 inversiones suficientes para el cubrimiento de la vía del AVE en la zona este de la ciudad de Zaragoza, tal y como reclaman los colectivos ciudadanos implicados?

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, su portavoz, señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor secretario de Estado, una vez más quiero recordarle que el Reglamento del Congreso de los Diputados, aprobado en 1997, recoge claramente en uno de sus artículos que los planes y programas que el Gobierno elabore para vertebrar políticas que afecten a todo el Estado español han de ser debatidos en las Cortes Generales, a efectos de inspirar con posterioridad las correspondientes actuaciones presupuestarias.

En primer lugar, permanente y reiteradamente ustedes vienen calificando y denominando en todas las intervenciones públicas, tanto en las Cortes Generales como en los distintos foros en los que intervienen, de plan de infraestructuras —ahora lo han añadido— del transporte en el Estado español algo que no ha sido debatido en las Cortes Generales; ha sido expuesto un catálogo de obras por parte del ministro y del secretario de Estado en diferentes ocasiones.

Segundo, entendemos que un plan de infraestructuras es precisamente la consecuencia de la existencia previa de un plan estatal de movilidad de ciudadanos y de mercancías, un plan estatal de transportes que tampoco ha sido definido en el Estado español por el Gobierno actual.

En tercer lugar, quisiera indicarle que la Orden Ministerial de 11 de abril de 1989 estableció para el Gobierno la obligatoriedad de un seguimiento de objetivos, encargando a los órganos gestores de los programas rendir informe anual sobre el resultado de la gestión en el que se deberán reflejar y analizar cuestiones tales como el grado de realización de los objetivos, costes en los que se ha incurrido, desviaciones físicas y financieras que se hubieran producido, etcétera. Con posterioridad, en ejecución del mandato de esa Orden

Ministerial del 11 de abril de 1989, que permanece en vigor, se establecen claramente los grados de cumplimiento de los objetivos de las líneas de inversión, de las líneas de actuación de los entes públicos que han de ser objeto de información en las Cortes Generales. Es más, la Ley de acompañamiento a los Presupuestos Generales del Estado del año 2001 establece una serie de preceptos que nosotros creemos que desde el punto de vista informativo no están siendo cumplidos por parte del Gobierno.

Como cuestión previa, expondré tres principios que nosotros consideramos absolutamente irrenunciables y justificados. Una vez más demandamos del Gobierno la presentación en las Cortes Generales, en primer lugar, de un plan de políticas del transporte donde se recojan las diferentes líneas de actuación en lo que se refiere a interoperabilidad, a definición de plataformas logísticas, a un planteamiento global de movilidad en el Estado español, porque no se ha traído y resulta básico. En segundo lugar, demandamos el debate pertinente con la posibilidad de aportación a los diferentes grupos parlamentarios del Plan de infraestructuras.

Desde esa perspectiva previa, señor secretario de Estado, pasaré a formularle, ante el encorsetamiento que tenemos por razón del tiempo del que disponemos, una serie de preguntas específicas en cada uno de los temas globales a los que usted se ha referido y que se verán continuadas con las pertinentes preguntas presentadas por escrito y también vinculadas a esas materias.

Entendemos que por parte del Gobierno se viene utilizando la técnica del abono total del precio, coloquialmente conocida como el método alemán, que viene a ser el método de que pague el siguiente, es decir, el que venga atrás —lo digo entrecomilladamente, de forma coloquial y con esa cordialidad que debe imperar en el debate parlamentario— que arree. Quisiera preguntarle, en primer lugar, cuáles son las obligaciones adquiridas para los diez años próximos en aquellas actuaciones inversoras en materia de carreteras que puso en marcha el Gobierno del Partido Popular en los dos primeros ejercicios presupuestarios, que luego tuvieron un frenazo, que de nuevo fueron relanzadas en el presente ejercicio y que ha tenido su continuación en los próximos. Especifíquenos obligaciones para los próximos ejercicios, contados a partir de 2002, acumuladas como consecuencia de lo anteriormente expuesto.

Segundo, indíquenos, señor secretario de Estado, por cuanto depende de usted, cuáles son las razones por las que no existe un contrato-programa que vincule a la Administración general del Estado con RENFE. Sabido es que a comienzos de la década de los noventa se suscribieron contratos-programa de cuatro años de duración con determinados contenidos que se vieron continuados ya por el primer Gobierno del Partido Popular con un contrato-programa de dos años, es

decir, 1999-2000 (por cierto, se suscribió a finales del año 1999, cuando ya estábamos a la mitad del período de disfrute del mismo) y que en el ejercicio 2001 nos encontramos con una prórroga. Las tres directivas comunitarias de marzo pasado, las políticas de liberalización del transporte ferroviario, la creación de uno o dos entes gestores de la infraestructura y tantos y tantos de estos temas que tendrán que ser debatidos próximamente, y que ya lo han sido en el presente ejercicio, no motivan ni justifican, desde nuestro punto de vista, que no exista un contrato programa que vincule, por un lado, a la Administración general del Estado con RENFE y, por otro, con FEVE.

La tercera pregunta se refiere a: cuáles son las razones por las que la Administración general del Estado no lleva a cabo lo que consideramos imprescindible. RENFE tiene que ser una empresa potente, no puede ser una empresa que sencillamente ejerza un papel de parvulito, papel que hoy en día le tiene asignado el Ministerio. RENFE tiene que hacer su diseño de gestión en la prestación de un servicio con todas las actuaciones que tiene que realizar. De ahí que consideramos básico que en este proyecto de ley de presupuestos generales del Estado o en la ley de acompañamiento venga el compromiso —y así lo demandaremos— de un contrato-programa de cuatro años. Vuelvo a insistir en que las políticas de futuro no van a condicionar ese acontecimiento.

Quiero recordarle que la Ley de ordenación de los transportes terrestres del año 1988, en vigor, establece que las compensaciones a las compañías ferroviarias únicamente pueden realizarse en el marco de unos contratos y regulaciones que establezcan la razón y el ser de esa financiación. Hay muchísimas razones que nos llevarían a fundamentar este planteamiento, porque a partir de ahí podemos hacer un análisis racional de las actuaciones de RENFE, de la calidad de los servicios que presta y del propio papel del GIF; papel que hoy miércoles, en estas comparecencias de altos cargos, vamos a plantear al presidente de RENFE, al de FEVE y al propio presidente del GIF; les haremos esta misma pregunta para conocer sus posiciones personales, como máximos responsables gestores y que, en representación de las instituciones, queden claramente expuestas.

Cuarto, volvemos a entender que resulta básico e imprescindible la existencia de un contrato-programa que vincule a la Administración general del Estado con el GIF. No es sólo transferir 150.000 ó 200.000 millones de pesetas, sino que hay que conocer, para que queden claramente definidas, las actuaciones del GIF y sus planes, naturalmente siguiendo instrucciones del Gobierno. Es imprescindible, y así lo demandamos, que justifique usted la razón por la cual no existe un contrato-programa que vincule a la Administración general del Estado con el GIF.

Quinto, nosotros no entendemos, por lo que se refiere a los corredores de alta velocidad, la cuantificación

periodificada en el tiempo de las cuantías asignadas. Comparamos el presente ejercicio con el próximo y en lo que se refiere a los diferentes corredores vemos que en el corredor del norte-noroeste hay un incremento de inversión de un 0,45 por ciento; en el del mediterráneo, de un 2,40 por ciento; en el de Andalucía, un 0,95 por ciento; en el de Extremadura, un 0,96 por ciento; en el del noroeste, un 2,98 por ciento. Con esos incrementos que están recogidos, hay actuaciones en alta velocidad que no las veremos finalizadas hasta dentro de 15, 20 ó 30 años. No lo logramos entender. Le he hablado de incrementos porcentuales, consiguiendo de variaciones relativas, pero si valoramos cuantitativamente cantidades asignadas a cada uno de los corredores en los años 2000, 2001 y 2002, veremos que los incrementos son relativamente cortos.

Sexto, señor secretario de Estado, en varias declaraciones públicas ha realizado manifestaciones en el sentido de indicar que el actual Ministerio de Fomento está recortando costes en determinadas infraestructuras como consecuencia de que ya no se producen subcontrataciones. Tengo algún que otro recorte de prensa, pero como son comentarios de prensa no los considero dogma, y si usted me dice que no lo ha manifestado no pasa nada. Nos preocupa, por ejemplo, el corredor de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa. Tenemos entendido que al día de hoy existen notables dificultades y lo que quisiéramos que nos aclarase, en lo que se refiere a vinculaciones contractuales entre el adjudicatario, entre Siemens y Alstom, en material móvil, naturalmente —usted informó aquí— es en qué punto nos encontramos. Parece ser que todavía la relación contractual, según noticias de prensa, no se ha producido.

Hay dificultades también en la contratación del sistema de electrificación. Hay dificultades en la situación contractual entre TALGO y TAV. Según parece, determinadas inversiones que se iban a realizar en España no se van a acometer y lo hace otra empresa. Nosotros pedimos información específica sobre ese tema.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, para su gobierno le digo que le quedan tres minutos.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Presentaremos esta pregunta por escrito, pero creemos que nos debe informar sobre lo que nosotros consideramos que es un crecimiento muy bajo en materia de cercanías.

Séptimo, queremos que nos hable de la política de suspensión a pasos de nivel. Nosotros creemos que desde la comparecencia del ministro en el mes de enero de este año se han dado muy tibios pasos.

Octavo, pedimos que nos concrete las inversiones que en el seno de la Comunidad de Madrid se llevan a cabo vinculadas a las radiales, métodos alemanes y características de las autopistas de peaje, así como sobre las razones por las cuales un convenio pactado en

los años 1994 y 1995 entre la Comunidad de Madrid y los municipios de determinadas áreas no se ha materializado, las políticas de soterramiento y políticas de mantenimiento de la red viaria, que tiene un incremento de un 7 ó un 8 por ciento según los datos de la SEOPAN, que aunque quizás son interesados no quiero ponerle adjetivos. Estos datos hablan de que en España se requiere prácticamente medio billón de pesetas para el mantenimiento de la red, cifra que, planteándolo en un plazo diferido de diez años, no es la cuantía asignada en el proyecto de ley de presupuestos generales del Estado.

Queremos solicitarle una información detallada sobre la autovía transcantábrica, el estado actual del proyecto, las previsiones que recoge el proyecto de ley de presupuestos generales del Estado del año 2002, las obligaciones reconocidas y los pagos ejecutados. También requerimos información sobre la autovía de la Plata, que hoy constituye uno de los temas de debate en sucesivas comunidades autónomas, continuadas geográficamente hablando, desde Extremadura hasta Asturias. Es decir, hay cierto eje de determinadas actuaciones, como León-Benavente que han salido a concurso, pero queremos su información —y la puede dar por escrito con posterioridad— sobre todo ese trazado.

El Grupo Parlamentario Socialista plantea proposiciones no de ley en Comisión respecto a la autovía Vigo-Porriño. Aporte referencias acerca de la posición del Gobierno respecto a las actuaciones que se van a llevar a cabo. También queremos conocer datos acerca de las obras a realizar en Galicia, como la red arterial de Vigo, el segundo cinturón, la conexión de Pontevedra con la A-52 en la zona de las autovías de las Rías Baixas o los accesos al puerto de A Coruña. Tiene usted una magnífica oportunidad para explicarnos el concepto de la intermodalidad en el transporte, es decir, puertos, ferrocarril, carretera y en un punto clave, el puerto de A Coruña.

Señor secretario de Estado, cierto es que al presidente del ente Puertos del Estado le vamos a hacer planteamientos específicos, pero yo no puedo dejar de indicarle que el Gobierno ha incumplido de forma flagrante, en lo que se refiere a política portuaria, mandatos legislativos adoptados por unanimidad. No comprendo que eso le sugiera ninguna sonrisa.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, perdone que le interrumpa. Habida cuenta de que está usted en un debate interesante, a pesar de que ha terminado su tiempo, la presidencia le concede tres minutos improporables.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor Secretario de Estado, el 5 de junio pasado se aprobó una moción por unanimidad en el Congreso de los Diputados que decía, en su punto primero: En el menor plazo de tiempo posible remita a las Cortes Generales un proyecto

de ley reguladora de los regímenes económicos, financieros, tributarios, de utilización del dominio público portuario y de prestación de los servicios portuarios que potencie la posición competitiva de los puertos españoles en el escenario internacional. ¿Por qué lo hicimos? Porque el Gobierno, en la ley del año 1997, que entró en vigor el 1 de enero de 1998, decía claramente que a los puertos españoles había que darles autonomía económica de gestión financiera, ésta se está impidiendo desde el Gobierno. Sin dinero, sin cobertura jurídica que posibilite cobrar las tasas, los puertos no serán autónomos, y hoy no tienen autonomía de gestión. Lo sabe porque lo hemos debatido en varias ocasiones. ¿Cómo es posible que la ley que estableció tres años, 1998, 1999 y 2000, para que el Gobierno presentase un proyecto de ley regulador y aclarase si son tasas, si son precios públicos o de qué se trata, no se cumpla? El Gobierno, consciente de que pasaron los tres años, incluye una disposición transitoria en la Ley de acompañamiento del año 2001 que estableció claramente que en los tres primeros meses del año 2001 se presentaría el proyecto de ley. Pasaron los tres primeros meses, los tres primeros años y la prórroga de tres meses y no lo ha traído. El grupo parlamentario Socialista hizo esa propuesta en positivo y ha pasado ya prácticamente un semestre y todavía no lo ha hecho. No es un tema baladí, señor Secretario de Estado, porque todas las inversiones portuarias en esa política de autofinanciación, dado que no hay ni una peseta consignada en los presupuestos generales del Estado para las actuaciones inversoras en los puertos, tienen que salir de las aportaciones y tasas que paguen los usuarios, tanto mercancías, como operadores portuarios, etcétera.

Dado que no tenemos tiempo, hay un conjunto importante de preguntas que formularle. Se las indicaré muy brevemente, en treinta segundos, y posteriormente se las plantharemos por escrito. Queremos conocer políticas globales definidas por el ministerio para cada una de las áreas, es decir, para el Cantábrico, para el Mediterráneo y para los archipiélagos. Hay puertos que han de competir, como Coruña, Ferrol. Ahora hay una aspiración en Pasajes para construir un dique exterior muy importante que competirá, naturalmente, con actuaciones en otros puertos. Nosotros queremos conocer los estudios y la actitud del Gobierno. En la comunidad canaria ocurre exactamente igual.

Queremos que nos indique qué partida presupuestaria figura para incumplimiento de convenios internacionales suscritos por el Estado español sobre seguridad portuaria, tema que hoy está muy candente y que preocupa a este grupo parlamentario, en todos y cada uno de los puertos, así como para luchar contra posibles actuaciones terroristas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, ha consumido usted cuatro minutos y yo le dije que disponía de tres improrrogables.

Le recuerdo al señor Segura y a los señores portavoces de los grupos que nos quedan diez comparecientes, entre los que están representantes del ferrocarril, de puertos, de correos, de toda las materias. Hagan a cada compareciente las preguntas que correspondan porque después vamos a debatir temas de ferrocarril, de puertos y de correos. Por tanto, para no repetir los asuntos, les ruego un ejercicio de concreción en beneficio de todos. Si uno de ustedes ocupa un tiempo extenso lo está robando al resto de los intervinientes.

Hay que felicitar al grupo Mixto porque ha consumido cinco minutos menos de lo previsto y a usted también porque aporta muchísimos datos al tema. Pero le ruego que se constriña porque quedan muchas intervenciones a los grupos todavía.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, le aseguro que ni una sola de las preguntas que ha formulado este interviniente se va a repetir a ninguno de los cargos comparecientes con posterioridad.

Le rogaría que observase el funcionamiento de otras comisiones en las que comparecen cargos públicos y cómo el debate que se produce en esta Cámara, no tan férreamente constreñido en otras comisiones desde el punto de vista personal de este diputado como en esta, enriquece las sesiones y el servicio público que tenemos que prestar.

El señor **PRESIDENTE**: Tomamos nota de su opinión, que muchos no compartimos pero que, no obstante, es valiosa como siempre, señor Segura.

Dicho esto, si el señor Segura quiere dispone de un minuto para terminar su intervención, y si no, pasaremos al resto de los grupos.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Un minuto sólo para hablar de política aeroportuaria que es un tema que compete al secretario de Estado porque el presidente de AENA recibe órdenes del secretario de Estado.

En política de seguridad aeroportuaria reiteramos que es necesario un plan nacional de seguridad aeroportuaria y el equipamiento pertinente y que no lo paguen los usuarios de los aeropuertos porque si hay que invertir dos, tres, o cuatro mil millones de pesetas en nuevas tecnologías y han de pagarlo los usuarios, flaco servicio se hace al sector y al servicio público.

Señor Blanco, una pregunta específica. ¿Cuáles son las razones por las que un concurso que se abrió en el mes de noviembre de 1995 para encargar el proyecto de nuevas terminales, nuevo campo de vuelo, nueva estructura del aeropuerto Reina Sofía, hoy, 10 de octubre de 2001, transcurridos bastante más de cinco años, no se ha resuelto ni se ha declarado desierto y sigue el aeropuerto en una situación de incertidumbre, que no tiene nada que ver con la elaboración del plan director

que los 43 aeropuertos de interés general del Estado tenían que tener elaborado?

El señor **PRESIDENTE**: En nombre de Izquierda Unida, tiene la palabra la señora Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Espero ser capaz de merecer la felicitación del presidente por no consumir el tiempo o ceñirme a él.

Buenos días y bienvenido, señor secretario de Estado, a la Comisión de Infraestructuras.

En general, los presupuestos no solamente del Ministerio de Fomento, sino todos los que presenta el Gobierno a esta Cámara, suelen ser difíciles de descifrar y es muy difícil hacer un seguimiento de las inversiones, sobre todo en el Ministerio de Fomento, que es fundamentalmente inversor, principalmente de las plurianuales, que prácticamente son todas. Hay algunas partidas presupuestarias que llaman poderosamente la atención de mi grupo parlamentario, bien por el aumento que suponen, bien por el mantenimiento.

Voy a empezar por el programa 511.D. Nos gustaría que nos explicara por qué, en el capítulo 3, las transferencias corrientes a sociedades mercantiles, que es precisamente la compensación por la rebaja de las tarifas en los peajes, tanto a las entidades estatales como a las sociedades mercantiles o a las comunidades autónomas, prácticamente se quedan en las mismas cifras del año pasado, ya que la rebaja es poco significativa. ¿Por qué motivos se mantiene esta partida en esas mismas cantidades? ¿Por qué prevén que no van a necesitar más recursos? ¿Cuál es la liquidación definitiva del año 2000 en cuanto a esta partida presupuestaria y la provisional a 31 de agosto del año 2001? Es interesante conocer en qué se van a gastar 7 millones de euros, cuando el año pasado había más presupuestación. ¿Por qué se deja en esa cuantía? ¿Prevén que van a tener que indemnizar menos tanto a las comunidades autónomas como a las sociedades explotadoras de las autopistas?

En el capítulo 6, activos financieros, plantean préstamos a los promotores de infraestructuras de carreteras. Sabemos que eso tiene que ver con el modelo alemán, modelo que ya se ha expuesto anteriormente. Esto tuvo un fuerte impulso por parte del Gobierno, después se redujo y ahora volvemos a tener una cuantía que a nosotros nos parece excesiva, 150 millones de euros. El año 2001 había 32.000 millones de pesetas y este año esos 150 millones de euros suponen 25.000 millones de pesetas. Nos gustaría que nos explicara exactamente, de los 32.000 millones de pesetas del año pasado, cuáles son las obras que se han adjudicado y a qué piensan dedicar la cuantía del presupuesto del año 2002, porque entre tanto ente público, entre tanta sociedad, resulta bastante complicado saber qué obras son las que van a realizar, cuáles son las que van a llevar a la práctica y cuáles se están que-

dando simplemente enunciadas en los Presupuestos Generales del Estado.

También nos ha llamado la atención el aumento que ha tenido el artículo 64. Cuando prácticamente todo el presupuesto se mantiene en torno a un 4 por ciento o un 2 por ciento, hay un aumento de casi un 20 por ciento en estudios, publicaciones y ferias. No entendemos la razón de este aumento de casi un 20 por ciento, que son más de 34 millones de pesetas. Había 150 millones de pesetas en el ejercicio del 2001 y ahora, en el ejercicio 2002, hay algo más de 184. ¿Qué van a hacer con este aumento? ¿Cuál es la ejecución del año 2000 y la provisional del año 2001 a 31 de agosto?

Las aportaciones que ustedes hacen al GIF el año pasado supusieron 150.000 millones de pesetas y este año suponen algo más, 200.000 millones de pesetas. Nos gustaría que nos explicara el estado de ejecución de la partida del año pasado, cómo se ha distribuido, porque ustedes hacen una distribución global por todo el territorio, pero después se hace casi imposible saber qué es lo que se están gastando en cada comunidad autónoma, y le pongo dos ejemplos que, por proximidad, me son muy conocidos. En Valencia, ustedes presupuestaron el año pasado 8.800 millones de pesetas y para la región de Murcia presupuestaron 2.200 millones. Hemos sido incapaces de saber en qué se han gastado ese dinero. ¿Cuál ha sido el grado de ejecución y cuáles han sido las obras financiadas? También nos gustaría que nos explicara, de la aportación patrimonial del año 2002, cuál es la distribución concreta de esa aportación patrimonial que hacen ustedes, porque mucho nos tememos que va a estar concentrada en llevar a cabo la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona.

En el programa 513.A, ferrocarriles, el aumento que se plantea nos viene a demostrar lo que nosotros hemos dicho durante mucho tiempo, que están empeñados en llevar a cabo los proyectos de alta velocidad, poniéndose en duda por nuestro grupo parlamentario que vayan a ser todos los que ustedes han planeado realmente de alta velocidad, pero ésa es la política por la que ustedes han apostado, dejándonos las redes convencionales de ferrocarril, que son las que realmente están vertebrando el territorio, con unos aumentos que ni tan siquiera suponen el IPC de este año.

Nos gustaría, señor secretario de Estado, que nos explicara cómo priorizan ustedes las inversiones en la red nacional de ferrocarriles españoles, porque, por ejemplo, en algo que a nosotros siempre nos ha parecido muy importante, como son las cercanías, las grandes inversiones las aplazan, una vez más, año a año. En los presupuestos que nos plantean nos dicen que en cercanía, para el 2002, van a invertir 72 millones de euros; para el 2003, 200 millones; para el 2004, 273 millones, y para el 2005, entonces hacen ustedes la inversión real, 322 millones de euros. Una vez más volvemos a los proyectos que en principio finalizaban en el 2004 y ahora ya es en el 2005. Llevan estudiando un corredor,

si quieren ustedes, un cercanías, que a nosotros nos parece muy importante, el Murcia-Alicante, que es un eje bastante vertebrador de toda la zona del Mediterráneo, cerca de 12 años.

Este año han vuelto a presupuestar 101.000 euros para estudios, pero en el año 1993 ya se gastaron 15 millones de pesetas y otros años 25 millones. Llevan 12 años estudiando. Creo que no va a haber una línea de cercanías más estudiada que la de Murcia-Alicante y a pesar de eso siguen ustedes estudiando. Parece ser que los estudios o no les conducen a lo que ustedes quisieran que les condujeran o es que realmente ya no pueden estudiar más y no saben qué hacer con esta línea, porque no parece que tengan intención de llevarla a la práctica.

Para el corredor norte y noroeste, una de las zonas, entre otras, más marginal en su red ferroviaria, vuelven a hacer unas previsiones que no nos parece que sean las necesarias para poder llevar a cabo una verdadera vertebración de esta zona. Le vuelvo a repetir lo mismo: los proyectos vienen del año 1994. En el año 2002 se consignan 35 millones de euros y la cifra real de inversión para el año 2005 será de 1.103 millones de euros. Ustedes lo planifican todo para cuando ya no estén afortunadamente gobernando. No parece que esa sea una forma de priorizar. Para una zona marginada, que tiene una mala vertebración territorial y un mal transporte de ferrocarril, ustedes aplazan la inversión real para el año 2005. ¿Cómo priorizan ustedes las infraestructuras en ferrocarril? ¿Cómo priorizan la vertebración del territorio en la política que nos diseñan en los Presupuestos Generales del Estado para el Ministerio de Fomento?

Pero hay más, señorías. El corredor del Mediterráneo está en ejecución las líneas de velocidad alta, el Euromed, desde hace un montón de años. Este año han pasado una cantidad al GIF. En el GIF plantean no el inicio de las obras, sino la continuación. En la zona de Valencia tenemos un aumento considerable de inversión del GIF, pero no porque se vayan a hacer más obras, sino porque han pasado del presupuesto del ministerio al GIF las obras que antes estaban presupuestadas directamente. Bajan la cuantía del año 2001 al 2002 en inversión en el corredor del Mediterráneo en 20 millones, vuelven a mantener una cuantía inferior en el 2003 respecto a la que había en el 2001 y el golpe definitivo le dan en el 2004, que es cuando van a invertir 95 millones. Señor secretario de Estado, explíquenos por qué las obras que están en marcha no se presupuestan adecuadamente en las partidas del Ministerio de Fomento para acabarlas en las fechas que en un principio estaban programadas y que año a año han ido aplazando y que ahora ya las están ejecutando. Vuélvanos a explicar por qué razón no se plantean ejecutar las obras que ya están en marcha con los presupuestos que año a año siguen aplazando e incluso disminuyendo.

Hay algo que nos produce sonrisa y que el Ministerio de Fomento intenta hacérselo un poco más agradable por cómo plantean las inversiones. En los presupuestos del Ministerio de Fomento figura un proyecto, el de la línea de alta velocidad Murcia-Almería. Nos parece muy bien que figure presupuestado, puesto que se han comprometido a ello. Pero parece que nos están tomando el pelo porque pretenden llevar el tren de alta velocidad hasta Almería cuando ni tan siquiera están concluidos los estudios del tramo Alicante-Murcia. Plántense ustedes primero llevarlo a Murcia y después posiblemente lo puedan llevar con más facilidad a Almería. Difícilmente lo van a poder llevar a Almería si antes no llega a Murcia.

En cuanto al tren de alta velocidad Alicante-Murcia, siguen estudiando la posibilidad de llevarlo a cabo, pero no hay consignación presupuestaria para su ejecución. Siguen estudiándolo pero ya no lo plantean como proyecto. Debemos suponer, porque no figura su estudio, que lo llevarán desde Murcia a Almería. A lo mejor ponen una unidad especial sin continuidad desde Valencia. Nos gustaría que nos explicase si esto va a ser así. Nos encontraremos con un tren regional que va de Murcia a Almería o de lo contrario habrá que ir en autobús y después continuar desde Murcia a Almería en un tren de alta velocidad.

En otro orden de cosas, nos gustaría que nos informara sobre los accesos al puerto de Valencia. En el año 2001 presupuestaron 601.000 euros y nos gustaría que nos dijera exactamente cuál ha sido la inversión a la que se ha destinado este dinero, así como en qué se va a gastar exactamente la cuantía presupuestada para el año 2002, porque como le he dicho antes siguen aplazando las inversiones de un año para otro.

Pasando al programa 513.D, de carreteras, hay un tema que nos preocupa. Para poner un ejemplo de la inseguridad que en algunas inversiones generan estos presupuestos, le tengo que decir, señor secretario de Estado, que en el capítulo 6, programa 513.D, en lo que son transferencias de capital a corporaciones locales, hacen una transferencia de capital al Consell Metropolità de L'Horta por la expropiación del bulevar de la Serrería. Mire si estos presupuestos generan inseguridad, mire si son lentos en ejecutar los compromisos que tienen con las corporaciones, con las entidades que no existe ya el Consell Metropolità de L'Horta. En el año 2000 es un ente que desapareció y hay otro que lo sustituye. Ustedes siguen haciendo una transferencia a un ente que ya no existe. Además, señor secretario de Estado, no solamente la obra está acabada, inaugurada, remodelada, sino que además han surgido problemas. Por curiosidad, simplemente nos gustaría saber si la cantidad que ustedes asignan en este presupuesto es la definitiva para cerrar la deuda que tenían con dicha entidad por el bulevar de la Serrería o si todavía queda alguna cuantía más que pagar por el plazo que fijaron con la entidad supramunicipal.

Nos gustaría que nos explicara cuál de las cuantías que fijan en los presupuestos va a ser realmente para proyectos nuevos y cuáles para proyectos de años anteriores respecto a inversión nueva. Revisando los presupuestos hemos visto muy pocos proyectos nuevos. Nos gustaría que nos explicara, en cuanto a esa inversión real de 583 millones de euros, cuáles van a obras nuevas y cuáles son los que vienen de años anteriores, porque además apenas sube el IPC de lo que ustedes tenían presupuestado con respecto al año pasado.

Algo que nos preocupa mucho es la conservación de carreteras. Si tenemos en cuenta el aumento de carreteras que se está produciendo en nuestro país y además de gran capacidad, el incremento que se produce es bastante bajo. Ustedes nos plantean que va a haber una sustitución, como han hecho así saber, de todos los quitamiedos de las carreteras para dar mayor seguridad tanto a los motoristas como a los ciclistas. Además, hay un compromiso por parte del Ministerio de Fomento de limpieza de arcones para mayor seguridad de los ciclistas. La política que decía el señor ministro en su comparecencia inicial en esta legislatura, en cuanto a que la seguridad iba a ser uno de los pilares de preocupación del Ministerio de Fomento, difícilmente va a poder llevarse a cabo con la cuantía que ustedes consignan para conservación de carreteras en el programa 513. Nos parece realmente ridícula para el aumento de las carreteras, y fundamentalmente de las de gran capacidad a mantener que tiene en este momento el ministerio.

Nos gustaría que nos explicara cómo van a conjugar con esta cantidad de dinero la posibilidad de dar mayor seguridad a las carreteras españolas, cumplir con los compromisos de sustitución de los quitamiedos y la limpieza de los arcones y además el mantenimiento real de las carreteras.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sedó, en nombre de Convergència, Convergència i Unió.

El señor **SEDO I MARSAL**: Gracias tres veces, señor presidente, por darme la palabra, por acordarse de Unió, mi partido, y también por la felicitación que ya nos ha dado al principio, porque yo voy a consumir muy poco tiempo. Por tanto, tres veces gracias.

Mi intervención va a ser prácticamente de cortesía, señor secretario de Estado. Nosotros no tenemos por costumbre solicitar comparecencias en este tema de presupuestos, pero me parecería absurdo y totalmente descortés que usted esté aquí y nuestro grupo fuese el único prácticamente que no interviniera. Eso es debido en parte, sobre todo en el Ministerio de Fomento, a que tenemos establecido un sistema de información sobre las actuaciones del propio ministerio y del grupo Fomento que va funcionando relativamente bien y por tanto nosotros ya tenemos conocimiento del desarrollo

de muchos de los temas que se van tramitando en el ministerio.

Ello no quiere decir que no tengamos algunas preocupaciones que ahora le voy a exponer en líneas muy generales, porque estamos relativamente satisfechos del nivel de inversiones que tienen el ministerio y el grupo en Cataluña, pero nos preocupa el futuro, y el futuro pasa por que en otras legislaturas prácticamente no quedó ninguna biblioteca de proyectos en Cataluña, de grandes obras de carreteras o de ferrocarriles, que no fuesen las que en estos momentos, por ejemplo, está realizando el GIF, pero si actualmente buscásemos en el ministerio un proyecto de carreteras para poder sacar a licitación, prácticamente no existe un proyecto terminado. Nuestra preocupación está en que tenemos muchos trabajos introducidos ya por enmiendas en esta pasada legislatura que todavía no han podido fructificar del todo y nos preocupa que en el año 2002 algunos de ellos no tengan continuidad. Sabemos —y estamos de acuerdo, porque es así— que desde que se piensa iniciar una obra hasta que puede darse la licitación o la adjudicación tenemos plazos de cuatro o cinco años y nos preocupa que no tenemos biblioteca de proyectos y dentro de cuatro o cinco años, cuando las grandes inversiones, básicamente del GIF en Cataluña, estén ya terminadas, se producirá un descenso muy fuerte de la inversión en Cataluña. Esa es nuestra preocupación.

Muchas veces estamos pidiendo estudios informativos y que cuando esté el estudio informativo, que hay alguno pendiente de adjudicación, si se va a terminar dentro del 2002, que tenga una cantidad prevista para seguir con el proyecto, porque, si no, no cumpliremos estos plazos. Prácticamente estoy pidiendo que se acelere —y así lo haremos con enmiendas si es necesario— la creación de la biblioteca de proyectos necesaria en Cataluña; en cuanto a carreteras va a ir dirigida a la N-II, en los tramos desde Barcelona hasta la frontera, muy importante en la provincia de Girona, y también a la N-340 desde Castellón hasta Tarragona.

También nos interesaría —nos resulta difícil entrar ahí— saber por dónde va a ir la conservación de carreteras; quizá, es el tema más local, por ejemplo dónde van a hacerse las rotondas, que es lo que está de moda ahora. No sabemos si va a haber tiempo para la licitación del único proyecto que había y que tenía que adjudicarse este año, que era un tramo de carretera Lleida-El Alamús, pero lo que nos preocupa es que para el año 2002 ha bajado su consignación.

En cuanto a ferrocarriles, hay unos temas que nos preocupan mucho porque me parece que no va bien la forma en que se estén desarrollando, como pueden ser las líneas de Barcelona-Puigcerdà y las dos de Lleida-Manresa y La Pobla. Me parece que se está trabajando, pero a parches, y se podría trabajar mejor. Otro tema es el relativo a la explotación de la línea Barcelona-Port Bou. Entro ya en una zona de mi demarcación, pero no por el enlace del corredor mediterráneo o del AVE con

la zona de Tarragona, alrededor del aeropuerto y del puerto, cuyo estudio informativo sé que tiene que estar a punto de salir, si no ha salido ya, y ahí ya actuaremos más que nada en alegaciones, pero la duda que tengo —y no he consultado últimamente al ministerio ni a la dirección general correspondiente de ferrocarriles— es sobre el ancho de vía que va a venir desde Castellón a Tarragona. Son respuestas que ni el propio ministro me ha podido dar. Me queda la duda de si vendrá en ancho convencional —posiblemente el ancho europeo llegará a Valencia-Castellón, y sería absurdo que el enlace hasta Tarragona no fuese en ancho europeo—, si estarán los dos o si en algún tramo habría el tercer carril del que de vez en cuando se habla. No sé si me puede informar en esta sesión sobre esto. Si no, le rogaría que en otro momento me diera la información.

Estas observaciones son de tipo más bien general y para intervenir con motivo de su presencia aquí.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), tiene la palabra el señor Otxoa.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: Bienvenido, señor secretario de Estado.

Voy a ser breve para que el señor presidente intente recuperar ese tiempo que tanto le preocupa y que parece que vamos perdiendo en la Comisión.

Señor secretario de Estado, tengo que decirle que estos presupuestos en términos generales están bien, pero en cuanto atañen a su departamento en particular dejan muy frío al Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), porque el nivel de inversión que entendemos que requiere nuestro territorio no se alcanza ni por asomo. Estamos hablando de unos niveles de inversión —por lo menos en apunte contable, que luego la segunda parte es que esas inversiones previstas o apuntadas en los presupuestos no se realizan— bajísimos, insisto. Tenemos un territorio en el cual, por ejemplo, la pérdida de puestos en el *ranking* del puerto de Bilbao, verdadero motor de la zona, junto con el desmantelamiento industrial que usted sabe se ha producido últimamente, requerirían, a nuestro juicio, un nivel de inversión por parte del Estado bastante mayor.

A veces se nos acusa de que manejamos el agravio comparativo, pero dígame usted, señor secretario, cómo se puede llamar a que, por ejemplo, en las sociedades participadas por el Estado, las sociedades instrumentales que el Estado tiene para efectuar las inversiones y a las cuales se ha desviado mucha de la capacidad económica de presupuesto, mientras nosotros contribuimos a las arcas del Estado, como usted sabe y como ahora se está discutiendo en el nuevo planteamiento del concierto económico, con más del 6 por ciento, si examina estas sociedades, de la inversión real prevista entre los proyectos iniciados antes o en el año 2002, en la Comunidad Autónoma de Euskadi se van a invertir 2.000 millones de pesetas, esto es, el 1,375 por ciento

de lo consignado. Dígame usted cómo se puede definir, si no como agravio comparativo, que en AENA tengamos el 1,2 por ciento del total de la inversión del Estado, en el GIF el 1,3 por ciento de la inversión real del Estado, en Puertos se han estirado, han llegado al 4,5 por ciento —al menos de apunte contable, insisto—, en RENFE estemos por debajo del 2 por ciento de las inversiones y en FEVE tengamos cero pesetas de inversión prevista para el año 2002.

Dígame usted cómo se puede definir esto y cómo podemos nosotros quedarnos ante estos presupuestos planteados por ustedes para el próximo año 2002.

Le tengo insistir en que nos parece que se han olvidado capítulos esenciales en las necesidades de desarrollo de la Comunidad Autónoma de Euskadi; que de ese proyecto transeuropeo, de interconexión ferroviaria con el sur se ha abandonado una de sus patas, que mientras se ha acelerado —y nos alegramos— la conexión Madrid-Barcelona-Francia, se ha abandonado por completo la conexión a través de Irún, con lo cual la zona noroeste del Estado va a quedar abandonada a su suerte y, por no referirme solamente a nuestra comunidad, un asturiano tendrá que pasar por Madrid si quiere ir en alta velocidad a París, lo mismo que un gallego, un santanderino y un vasco, por supuesto.

También le tengo que decir que lo que sí hemos visto —detalle curioso— es que parece que ustedes quieren premiar al alcalde de Vitoria por su reciente elección y han puesto, al menos previsiblemente en obra, el soterramiento del ferrocarril en Vitoria. Nos alegramos pero creemos que no sólo hay que soterrar en Vitoria. Ya hemos señalado aquí muchas veces el problema tremendo que existe con el ferrocarril en Irún, que de atravesar unas zonas que eran puramente agrícolas y no urbanas, en este momento atraviesa un conglomerado urbano tremendo, sobre unas trincheras abiertas, con un peligro latente, del que, por desgracia, probablemente nos acordemos cuando haya algún hecho irreparable.

Si hablamos de concreciones, tendría que decirle que nos gustaría que las secciones 23 y 17 se nos explicitasen en cuanto a las inversiones en ferrocarril previstas en el territorio, porque entendemos que con un millón de euros difícilmente vamos a solucionar la problemática de los pasos a nivel en el País Vasco, con 1.169.000 euros, que también vienen sin especificar dónde se van a invertir o qué pasos a nivel se van a sustituir. No tenemos un desglose de las actuaciones en la red comercial. Son unos presupuestos que, como todos los años, se nos antojan oscuros y difíciles de interpretar a priori y casi imposibles de controlar a posteriori, por la estructuración presupuestaria. Quizás es que nosotros seamos un grupo pequeño o que los componentes de este grupo seamos un tanto torpes, pero se nos hace un tanto difícil ese control por la estructuración de los presupuestos, por la diversificación que hay entre las inversiones generales, por ejemplo la Direc-

ción General de Ferrocarriles y las correspondientes a GIF, a FEVE, a RENFE, etcétera.

No le voy a cansar más porque las preguntas que vamos a hacer se harán directamente a los responsables políticos de las diferentes sociedades o áreas. Sí quiero trasladarle ese malestar general por ese nivel bajísimo de inversión, que incluso ha descendido de las previsiones del presupuesto para 2001, y que en nada creemos que ayude a reparar las pérdidas estructurales que la Comunidad Autónoma de Euskadi ha sufrido en épocas bien recientes.

Además, hay unas casualidades concatenadas —vamos a llamarlas casualidades— que uno no entiende. Estamos hablando de inversiones, por ejemplo, en el aeropuerto de Vitoria, que son apuntes contables, insisto, anteriores al presupuesto de 2002, por 12 millones de euros. Resulta que en AENA no se ha arreglado aún en la compra de los terrenos necesarios para las ampliaciones ni siquiera con la Diputación Foral de Álava, que es de su mismo color, curiosamente, y cuando ha sacado a concurso las primeras obras se encuentra con la casualidad de que no tienen declaración de impacto medioambiental, con lo cual tampoco en el 2001 se van a iniciar las mencionadas obras. Le pongo esto como un ejemplo de su funcionamiento. Este año en Álava, en ese aeropuerto que aspiramos a que sea cabecera en el tráfico de mercancías de África, por ejemplo, o de Suramérica hacia Europa, a que sea puerta de entrada, le dedican 68.000 euros en los presupuestos. Supongo que cambiarán los uniformes de algún funcionario.

Nada más porque sería extenderme o abundar en lo que le he dicho y quiero ser breve, como he señalado al presidente. Sólo quiero decir que es algo más de lo mismo y que volveremos a tener que presentar las enmiendas correspondientes, repetitivamente, quizá sobre las de años anteriores y probablemente con la misma garantía de éxito final, ninguna, dada su cerrazón a escuchar lo que entendemos que son razones importantes territoriales, alejadas de cualquier interés político, sino que subyace debajo un interés, una necesidad ciudadana que nosotros exponemos y que pretendemos solucionar. Ustedes tienen la palabra en ese aspecto.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, el señor López-Amor tiene la palabra.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Muy brevemente, para agradecer al señor secretario de Estado su comparecencia de hoy a petición de diversos grupos parlamentarios y cómo ha centrado su intervención exponiendo las grandes líneas del presupuesto de Fomento, lo que me lleva a resaltar el esfuerzo inversor que, en términos porcentuales, sufre un incremento del 17,55, con respecto al presupuesto del año anterior. Sobre todo, haciendo un análisis por áreas podemos ver el incremento y el esfuerzo presupuestario que se está

haciendo desde el año 1996 a nuestros días, y digo desde el año 1996 a nuestros días porque eso es lo que nos permite, dentro de esa secuencia histórica, hacer una comparación con cierto fundamento de ese esfuerzo presupuestario.

Así en el área —por llamarlo de alguna manera— de ferrocarriles, en el año 1996, recién llegado el Gobierno Popular, se invertían 96 millones de euros y en este presupuesto se ha pasado a casi 4.000 millones de euros. Eso enlaza con políticas claras como las sugeridas por la Comisión Europea, de apuesta decidida por el ferrocarril. En carreteras, también en el año 1996, se invertían 2.350 millones de euros y hemos pasado a 2.900 millones de euros.

Si se quiere ver por áreas, es realmente llamativo el esfuerzo inversor que se está haciendo en mejorar las infraestructuras aeroportuarias. En el año 1996, repito, se invertían 433 millones y hoy se prevé gastar durante el año 2002, 2.016 millones. Lo mismo podríamos decir de Puertos, que pasa de una cantidad de 337 millones en el año 1996 a 720 millones en este presupuesto.

Dicho esto, creo que el fin de esta comparecencia —si me permite el señor presupuesto (**Risas.**), el señor presidente, perdón, y el señor presupuesto también— es que podamos todos los grupos parlamentarios tener un conocimiento exacto de las diferentes políticas del ministerio a través de sus máximos responsables. Creo que estamos malhadando esta comparecencia, porque estamos descendiendo a un nivel de detalle que, salvo en los casos previstos en los propios términos de la convocatoria, tendrían que ser respondidos o bien por escrito o bien por los directores o los ejecutores más inmediatos de las diferentes políticas presupuestarias.

En los términos en que vamos, tanto de tiempo, señor presidente, como de nivel de detalle en las preguntas, nos pueden dar las doce de la noche sin sacar mucha utilidad a las diferentes comparecencias.

Por tanto les digo a todos mis compañeros que los términos de esta comparecencia son bien claros, son obtener información de carácter general, y el detalle, cuando no pueda ser respondido, que se formule por escrito, con la obligación consiguiente del Gobierno de responder en las 48 horas siguientes, pero que no nos perdamos en discursos porque entonces la utilidad queda absolutamente diluida.

Señor secretario de Estado, muchas gracias por su comparecencia. Nos parece que realmente son los presupuestos que este país necesita para el año 2002 y que los mismos están dentro de una secuencia histórica, que yo creo que es el período temporal de esta legislatura y va a ser el primer impulso al gran plan de infraestructuras diseñado por este Gobierno.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tendrá la palabra el secretario de Estado para cerrar la compare-

cencia, pero quería hacerles a SS.SS. una brevísima reflexión.

He notado, y lo habrán notado todos ustedes, que se ha introducido un debate paralelo al de los presupuestos, cual ha sido el del tiempo, y nada más ajeno a esta presidencia que se introduzcan debates paralelos a lo que es sustancial en esta convocatoria. Por tanto quería hacer la siguiente reflexión.

El tiempo está fijado en la junta de portavoces y en la Mesa, y han sido todos y por unanimidad los que han fijado ese tiempo y la presidencia lo único que hace es ser vigilante del cumplimiento de ese tiempo que ustedes mismos han fijado para evitar desviar el interés de la comparecencia. Por tanto se puede opinar sobre la flexibilidad de la presidencia pero nunca sobre el nivel de tiempo, puesto que ha sido fijado por todos los portavoces.

Segundo, yo entiendo que esta es una comparecencia de control al Gobierno y que hay que sacar, como ha dicho últimamente un portavoz, la consecuencia de una clarificación de partidas presupuestarias, pero no es un seminario sobre los presupuestos, que nos llevaría muchísimo más tiempo.

Tercero, alguien ha recurrido a que yo sea observador de otras cuestiones y también diría que nos fijemos en una de las joyas de nuestra literatura musical más clásica, cual es *La verbena de la Paloma*, en la que al protagonista, Julián, se le decía habitualmente: hay que saber comprimirse.

En consecuencia, recordando esta joya, repito, de nuestra literatura clásica musical, que podía ser bueno también para el secretario de Estado, vamos a darle la palabra, que va a contestar sabiendo comprimirse.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Pero que nos conteste.

El señor **LÓPEZ AMOR**: No puede contestar a todo si habéis preguntado 300 cosas.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Yo intentaré ser lo más lacónico posible dentro de que creo que es mi obligación cumplir el objetivo de esta comparecencia, que es contestar a todos los temas que me planteen SS.SS., en la medida en que sea capaz, evidentemente. Por tanto no creo que el límite en mi caso deba de ser el tiempo, porque me lo han marcado ustedes con sus preguntas y no mis capacidades, que sí son bastante limitadas, tantas como el tiempo por lo menos.

En primer lugar, para evitar reiterar esta reflexión a lo largo de mis observaciones a las intervenciones de cada portavoz, debo decir algo que me parece elemental pero que creo que es importante decirlo, y es en qué consisten los presupuestos, cómo se presupuesta y qué significan los anexos de inversiones de los presupuestos, porque en algunos de los planteamientos que me

han hecho algunos de los portavoces intervinientes parece desenfocarse la naturaleza de la información presupuestaria.

Los presupuestos son, porque lo dice la Constitución y la Ley presupuestaria, un mandato vinculante respecto a límites de gastos y una estimación de ingresos. Todo lo demás, por ejemplo los anexos de inversiones reales, que se adjuntan a SS.SS. y que, como es lógico, analizan con todo detalle, es información complementaria que no tiene carácter vinculante legal. Se trata de decirles, honestamente, según el estado de tramitación de los expedientes administrativos, qué creemos que se puede gastar en cada cosa, y evidentemente lo que se puede gastar en cada expediente depende mucho de la fase de tramitación en que está.

Dicho de otra manera —y ha habido alguna observación en cuanto a alguna obra concreta—, cuando un estudio informativo, por ejemplo, que es la primera fase de tramitación de cualquier gran obra pública, está en el Ministerio de Medio Ambiente para que se realice la declaración de impacto ambiental, sin la cual no se pueden hacer obras, nosotros no gastamos ni una peseta en ese estudio informativo, porque nuestro trabajo, hasta que llegue la declaración de impacto ambiental, está hecho y, por tanto, no tiene nada de extraño que un año haya más dinero para un estudio informativo porque estamos pagando su redacción y al año siguiente, si ya lo hemos enviado o prevemos que vamos a enviarlo a Medio Ambiente, aparezca menos dinero. Eso es lo normal, porque vamos a gastar menos dinero.

También son muy conscientes SS.SS. de que en términos comparativos cuesta muy poquito dinero hacer un estudio informativo, cuesta un poco más, pero muy poquito dinero, hacer un proyecto y luego cuesta mucho dinero hacer las obras. Por tanto, en el largo proceso administrativo de maduración del expediente de una obra, la primera parte, que es la que más años consume, la del estudio informativo y el proyecto, exige muchas menos consideración presupuestaria y, por el contrario, cuando pasamos a la última parte, que es la más rápida de ejecución en el tiempo, que es la de la obra, exige mucho más dinero. No ganamos nada con hacer el juego floral de cuando un proyecto está en estudio informativo y es imposible, en consecuencia, pasar a la obra, por ejemplo falta todavía la declaración de impacto ambiental, ponerle mucho dinero para quedar bien, porque eso es un engaño en algo que es informativo para SS.SS., para que conozcan la planificación de actuación del ministerio y presumiblemente en qué vamos a gastar en cada expediente las pesetas que consignamos como gasto en el capítulo 6 de los presupuestos.

En consecuencia, los debates nominalistas de por qué ponen poco dinero, por qué ponen más, por qué es un poquito menos que el año pasado o que éste, se responden con la fase de tramitación en que está cada

expediente administrativo, salvo que hayamos cometido un error y ustedes lo detecten y nos lo hagan saber.

En cuanto a las obras en marcha, ¿qué dinero se pone?, que es otro típico: pone menos que el año pasado, pone más en el 2003, hay mucho en el 2005. Se ponen las anualidades que nacen del contrato suscrito con el contratista de la obra, que es nuestra obligación. Por otra parte, como sabrán SS.SS., las obras se pagan. Por tanto cuando una obra está en marcha —lo digo por algunas observaciones que ha hecho la señora Urán respecto al corredor del Mediterráneo— vamos a gastar exactamente el importe en pesetas de la obra que realice el contratista, porque nosotros pagamos las certificaciones todos los meses y el Estado no ha suspendido pagos, que yo sepa.

Por tanto, no desenfoquemos la información de presupuestos intentando ver perversas intenciones políticas en lo que no es más que adecuar la estructura del gasto a la estructura de tramitación en el tiempo de los expedientes administrativos. Eso, si me lo permiten, como consideración general.

Respecto a alguna observación que se ha hecho quiero decir que tenemos un procedimiento administrativo muy garantista, en el cual hay varias fases en que se consulta a la opinión pública, a las entidades administrativas, a los grupos ecologistas, a los grupos vecinales y eso conlleva que hacer una obra sin tener un proyecto, hacer un proyecto sin tener una declaración de impacto de ambiental o hacer una declaración de impacto ambiental sin tener un estudio informativo sea sin más imposible, salvo que prevariquemos, que expresamente nos saltemos a la torera normas que están pensadas para salvaguardar temas tan importantes como la participación ciudadana en el expediente administrativo o el respeto al medio ambiente. Por tanto, peticiones de por qué no empieza ya esta obra cuando no hay declaración de impacto ambiental, como la que ha hecho, por ejemplo, el señor Otxoa respecto a determinadas actuaciones previstas en el aeropuerto de Álava, pues porque no se puede hacer una obra sin declaración de impacto ambiental, porque eso es, si no delito, por lo menos flagrante violación de los derechos más elementales de los ciudadanos a que se respeten los procedimientos administrativos.

Perdónenme ustedes esta larga digresión, pero creo que con ello me evito hacerla en cada uno de los proyectos por los que me han ido preguntando sus señorías.

Paso a contestar uno a uno a los portavoces que han intervenido, en la medida en que sea capaz.

El señor Rodríguez hace una consideración inicial comparativa de los presupuestos para Galicia entre los años 2001 y 2002, calificando de cifra estática —y es una cita entrecomillada en este caso de sus palabras— la progresión de los presupuestos del año 2000 respecto a los del 2001. Creo sinceramente que ni gramatical y matemáticamente se puede considerar un crecimiento

del 23,03 por ciento como un mantenimiento estático de la inversión del año pasado.

En un momento de su intervención ha hecho referencia a que crecen los presupuestos de inversión un dos y pico por ciento, cosa que no es correcta. Los presupuestos del Ministerio de Fomento para Galicia crecen exactamente un 23,03 por ciento respecto al ejercicio pasado, que se desglosa en un crecimiento del 6,09 para el Estado y un crecimiento del 37,59 para las empresas del grupo empresarial Fomento. Por tanto, creo que es un crecimiento considerable e importante, porque las inversiones que están previstas en la Comunidad Autónoma de Galicia son objetivamente muy importantes.

A continuación me plantea obras concretas. ¿Cuándo comenzarán las obras de la autovía del Cantábrico? Me remito a lo anteriormente expuesto, cuando tengamos declaración de impacto ambiental. Pedirme que las empiece sin declaración de impacto ambiental es pedirme algo que sería ilegal si no delictivo.

Aprovecho para comentar que ha calificado como táctica —entiendo que con una connotación peyorativa— la praxis de poner dinero que se va repitiendo año tras año. No es así, como dije al principio. Ponemos dinero desde que creamos un concepto presupuestario porque se da la orden de estudio para empezar el estudio informativo de una obra, y se mantiene una partida, mayor o menor, según la fase en que estemos, hasta que la obra se finalice y se liquide. Esa es la técnica presupuestaria y es la única manera de presupuestar. Por eso las partidas correspondientes a obras lineales complejas que tienen un período de maduración entre ocho y diez años de media, como son las grandes autovías o grandes líneas férreas nuevas, se mantienen en los presupuestos entre ocho y diez años, y unos años con más dinero, otros con menos, según la fase en que estemos. Eso no es táctica sino cumplimiento de la legislación presupuestaria.

En cuanto a las obras concretas que me ha planteado, no sé si seré capaz de contestar a todas, porque tampoco sé si he tomado nota de todas, pero le puedo decir que la actuación del Eixo en Santiago es absolutamente prioritaria para mí, porque tenemos los terrenos ya disponibles.

La vía a Sar-Ponte Pedriña está pendiente de que el ayuntamiento de Santiago nos entregue los terrenos correspondientes y el enlace nuevo con Labacolla está en fase de aprobación definitiva del proyecto por parte de la Dirección General de Carreteras. En cuanto al acceso al puerto de Ferrol en la ampliación del cabo Prioriño al que ha hecho referencia su señoría —y no hago ningún comentario sobre su juicio subjetivo respecto a la incidencia medioambiental de esta obra— puedo decirle que aparece dinero en el año 2002 porque acabamos de empezar el estudio informativo; por eso aparece dinero en el 2002. Cuando el estudio informativo esté contratado y en marcha, irá apareciendo en

sucesivas anualidades porque sabremos, en virtud del contrato de ejecución del estudio informativo, qué anualidad tendrá que haber. Repito, esa es la técnica presupuestaria normal y por lo menos yo no conozco otra que sea acorde con la legislación presupuestaria.

El tema del ferrocarril en Galicia creo que lo hemos explicado una y otra vez, en color y en blanco y negro, en esta Cámara y en Galicia misma, como sabe su señoría. Sinceramente creo que puede haber pocas dudas en el caso de Galicia sobre cuáles son las inversiones previstas por las que usted pregunta, tanto en la red convencional como en la nueva red de alta velocidad, porque se han debatido en esta Cámara. Hemos tenido un congreso público, Viaria, en Santiago de Compostela, donde se ha expuesto con detalle exhaustivo, con gráficos, con planos, en cuantías, en trazados y cronológicamente. El ministro lo ha explicado con distintos motivos en la propia Galicia un montón de veces. Existe un convenio firmado en diciembre del año 2000 con la Xunta de Galicia donde se especifica obra a obra, tanto para la red convencional como para el eje de alta velocidad en el Atlántico, qué actuaciones vamos a hacer, qué financia el Estado y qué financia la Xunta de Galicia. Puedo volver a leerlas, no tengo ningún inconveniente, pero me parece sinceramente que es repetir una información que está disponible y por la que usted, por cierto, se interesa vía preguntas con contestación escrita mes sí y mes no, con lo cual tiene una información de los más actualizada.

En todo caso, haré un rápido repaso por cumplir con mi obligación de dar la información que se me solicita. Tramos de la red convencional donde vamos a actuar. Están ya en servicio —he tenido ocasión hace menos de quince días de poner en servicio alguna de ellas en su propio territorio gallego, como quizás usted sepa—: Covas-Monforte, 1.532 millones de pesetas; Curtis-Betanzos —donde ha estado el ministro la semana pasada, si no recuerdo mal—, 2.851 millones de pesetas —ahora hablo en pesetas, no en euros—; Betanzos-Ferrol, 2.809 millones de pesetas; instalaciones de seguridad para todos estos tramos, 1.192 millones de pesetas. En consecuencia, inversión ya hecha de modernización de la red convencional conforme a las previsiones del convenio con la Xunta, 8.384 millones de pesetas. Actuaciones que están en obras en este momento: Betanzos-Coruña, 2.739 millones de pesetas; Ourense-Santiago, 1.259 millones de pesetas; Monforte-Sarria-Lugo, 6.127 millones de pesetas; Monforte-Canabal, 775 millones de pesetas; Arbo-Salvatierra y Caldelas-Guillarey, 3.404 millones de pesetas; instalaciones de seguridad en estos tramos, 3.220 millones de pesetas. Total de obras en marcha en la red convencional en Galicia, 17.514 millones de pesetas. En proyecto: Lugo-Curtis, 4.027 millones de pesetas; Ourense-Arbo, 3.325 millones; Caldelas-Salvatierra, 850 millones; instalaciones de seguridad en estos tres tramos, 1.045 millones de pesetas. Total de inversiones

en proyecto en este momento, 9.247,3 millones de pesetas. En estudio, Ourense-Canabal, 3.081 millones de pesetas.

Puedo seguir, si quiere, con el resto de las actuaciones que están en una u otra fase de tramitación: Villarey-Tui, Pontevedra-Marín, acceso al puerto de Ferrol o modernización de la red de FEVE. Sinceramente creo que la comparecencia de presupuestos no es para esto, pero se me pregunta y contesto.

En cuanto a las actuaciones en la red de alta velocidad, como usted sabe, está en obras ya parte de las actuaciones en el eje atlántico y las previsiones son inversiones de: entre A Coruña y Ferrol, 60.100 millones de pesetas; Santiago-A Coruña, 54.800,6 millones; Santiago-Vilagarcía, 26.221,7 millones de pesetas; Vilagarcía-Pontevedra, 21.775 millones de pesetas; Pontevedra-Vigo, 44.190 millones de pesetas. En distintas fases de estudio informativo del proyecto tenemos: Lubián-Ourense; Ourense-Santiago; Ourense-Vigo; Ourense-Monforte-Lugo.

Creo que esta información ha sido dada, reitero, a esa Cámara una y otra vez y, en todo caso, si me permite, como conclusión, en estos momentos Galicia es una de las tierras de España donde ya las obras materiales de alta velocidad han empezado en concreto en el eje atlántico, como bien sabe su señoría.

Me pregunta qué es la línea de alta velocidad a Galicia. La tiene usted descrita en la memoria de objetivos del programa y es la línea que permite conectar todo el territorio del corredor del Noroeste entre Madrid y la Comunidad Autónoma de Galicia, con unas actuaciones en Galicia —a las que ya me he referido— y otras para llegar a Galicia, porque no se puede llegar a Galicia y utilizar la alta velocidad si no está la vía intermedia entre Madrid y Galicia, por poner el punto de referencia en Madrid. Como usted sabe, en estos momentos ya está en construcción el tramo Madrid-Valladolid por parte del GIF y a partir de Valladolid, si la memoria no me falla, el estudio informativo ha sido sometido a información pública hasta Lubián y ha pasado ya la fase de alegaciones.

Me pregunta también qué características van a tener las conexiones de alta capacidad entre Santiago-Lugo y Lugo-Ourense. No tenga duda, son autovías; no van a ser de peaje y, como sabe también su señoría y si no se lo digo yo, las dos están en la fase de redacción de estudio informativo y de declaración de impacto ambiental.

Por último, si no se me ha escapado nada, me pregunta su señoría por la variante de Foz. Quiero decirle, en primer lugar, haciendo referencia al juicio que ha hecho al final, que no ha habido ninguna sordera de la Administración central ante la protesta social. En todo caso, a mi juicio, habrá habido una sordera del alcalde ante la información que le daba la Administración central del Estado. Leo los periódicos, como es evidente, sigo las noticias, sé lo que pasó cuando pusimos en servicio la obra hecha, conozco las insuficiencias de

esa obra; por eso he ordenado contratar y está en ejecución, como sabrá S.S. porque se le ha explicado de palabra específicamente al alcalde por el director general de Carreteras, un proyecto complementario para dotar de las mejores condiciones a unas obras que se basaban en un proyecto relativamente antiguo. Por tanto sordera ninguna; explicaciones al alcalde, todas las que ha pedido, por parte del director general de Carreteras, máximo responsable de las obras. En el año 2002 evidentemente hay una consignación presupuestaria para acabar el proyecto que ya está contratado y redactándose y que pasará a obras. Con esto creo que he comentado —y lamentaría que algo se me hubiera quedado en la cartera— los temas que me ha planteado el señor Rodríguez.

Paso en consecuencia a exponer mis criterios sobre los que me ha planteado el señor Labordeta como segundo portavoz del Grupo Mixto. En primer lugar me ha planteado el tema de cuándo se va a acabar la autovía Sagunto-Somport. Antes no he hecho una referencia a técnica presupuestaria que voy a hacer en este momento. En los presupuestos figuran varias columnas en el anexo de inversiones. En una de ellas aparece la cifra total en que cuantificamos en un momento determinado, en el que se hacen los presupuestos, lo que cuesta un proyecto. Esa cifra puede cambiar con el tiempo. Hacemos una previsión al iniciar el estudio informativo que se concreta al tener un proyecto y que luego puede modificarse durante la ejecución de las obras. Luego se pone la cifra que estaba prevista el año pasado para que S.S. puedan comparar y, en su caso, criticarnos. Después se pone la cifra —que se supone que es objeto del debate— que prevemos para el nuevo ejercicio del año 2002. Por último, porque lo exige así la Ley presupuestaria, se prorratea hacia el futuro el resto del coste del proyecto que aparece en la primera columna; pero se prorratea con el límite —si me permiten decirlo en un sentido físico— de las cuadrículas de la hoja del anexo de inversiones, porque es lo que nos exige la ley. Por tanto, las previsiones que aparecen para los años 2003, 2004 y 2005 no las tomen ustedes como relevantes porque no lo son, ni en términos presupuestarios ni en términos legales. Es poner en el futuro el resto del proyecto, cuya cuantía inicial les hemos dado y cuya previsión para el año 2000 hemos puesto. Evidentemente —vuelvo a poner el ejemplo que me parece más claro— cuando ponemos en la cuadrícula 2002 una cuantía para el estudio informativo que está pendiente de declaración de impacto ambiental, lo que vaya a pasar más allá de 2002 yo no lo sé, porque no sé cuándo voy a tener la declaración de impacto ambiental. Si la tengo al principio de 2002 se adelantará toda esa previsión porque podré contratar las obras antes. Si por las razones que sea se retrasa la declaración de impacto ambiental al año 2003, toda esa programación se eliminará. Por tanto no considero legítimas —en el sentido de que no me parecen consistentes conceptual-

mente, no en el de que no se puedan formular— las críticas que se formulan por el juego de la variación de las previsiones plurianuales más allá del ejercicio que estamos presupuestando, que en este caso es el año 2002.

En la autovía Sagunto-Somport, lo ha dicho S.S., tenemos prácticamente en obras todos los tramos —con la excepción que ha identificado nominativamente su señoría—; creo que el impulso que ha tenido, que está teniendo este año y que va a tener con los presupuestos del año que viene la ejecución de todos y cada uno de los tramos de esta autovía es difícilmente discutible. Se podrá decir que vayamos más rápido y es una crítica siempre legítima, pero, sinceramente —y los datos están ahí, el BOE está ahí con la licitación de los sucesivos tramos; podría leérselo tramo a tramo porque lo tengo aquí, pero se lo voy a ahorrar si le parece a su señoría—, constato —y quizás usted no comparta esa opinión— que le hemos dado en este último año un impulso más que sustancial a la ejecución de esa ansiada y necesaria autovía y, según las consignaciones presupuestarias para 2002, este impulso seguirá adelante convertido en contratación de obras que irán pudiendo ser seguidas por el BOE.

Dice S.S. que ponemos muy poco dinero para la Huesca-Pamplona y la Huesca-Lleida. Pues, una vez más, me remito a lo que he dicho. Están pendientes de declaración de impacto ambiental. Yo preveo una pequeña consignación para mantener el expediente, que se convertirá en más o menos gasto según si se produce antes o después o no se produce la declaración de impacto ambiental, pero mientras se está haciendo la declaración de impacto ambiental, el Ministerio de Fomento no le cuesta nada ese expediente porque no puede hacer materialmente nada, y no vamos a regalar el dinero.

Me ha preguntado también el desdoblamiento de la 232, solicitado por las Cortes de Aragón. Nosotros no excluimos nada en materia de infraestructuras en este país, pero si tenemos que marcarnos unas prioridades, como es obvio también, esas prioridades son el plan de infraestructuras —al que luego, haré una referencia en cuanto a su naturaleza cuando conteste al señor Segura—, donde se marca lo que creemos que podemos hacer de verdad y honestamente con el dinero que tenemos disponible de aquí al 2000. Nosotros administramos un presupuesto escaso y lo intentamos hacer como cualquiera administramos nuestro dinero: no gastando o comprometiéndonos a gastar más dinero del que tenemos y gastando bien el escaso dinero que tenemos. Por tanto el elenco de infraestructuras a acometer en este primer horizonte, estamos hablando de una planificación hasta el año 2007, es el que figura en el plan de infraestructuras. ¿Qué hay más cosas que hacer en España? Por supuesto que las hay, y el mundo seguirá después del año 2007, pero hemos marcado unas prioridades y si alguien quiere cambiarlas, por honestidad intelectual y presupuestaria, habrá que decir de qué obras de las planificadas quitamos la prioridad: excluí-

yame usted ésta, para meter ésta otra, que creo que es más prioritaria, ejercicio que es absolutamente legítimo. Nosotros hemos hecho un análisis y lo hemos incorporado al plan de infraestructuras de lo que nos parece que son las actuaciones prioritarias en este horizonte. Si alguien nos dice: meta usted esta prioridad, tiene que decirnos a la vez cuál quitamos de éstas, ejercicio que se puede hacer y discutir las razones para una prioridad y para otra, pero decirnos, meta usted más prioridades, sería engañarnos, porque tenemos dinero para lo que hemos anunciado que vamos a hacer y, por tanto, reitero, añadir algo implica quitar otra cosa.

Sobre la lentitud que le parece a usted que lleva la tramitación del eje pirenaico, me remito a las consideraciones que he hecho al principio con carácter general.

Ha hecho usted también una observación crítica planteando la escasa inversión, a su juicio —hablo ya de ferrocarril— en las actuaciones previstas entre Zaragoza y Teruel frente a las que hemos previsto para el tramo Zaragoza-Huesca. Como usted sabe, el Consejo de Ministros de la semana pasada ha dado la autorización para contratar todas las obras del tramo Zaragoza-Huesca, porque nuestra intención y compromiso es intentar que entre en funcionamiento como corredor de alta velocidad a la vez que ponemos en funcionamiento el Madrid-Zaragoza-Lleida. Una vez más, es un problema de prioridades. En el caso de la Zaragoza-Huesca podemos ir más rápido porque actuamos sobre el corredor que ya existe, no hemos necesitado nueva declaración de impacto ambiental, sólo se ha consultado a las administraciones competentes, como la Diputación General de Aragón, y en el caso de Zaragoza-Teruel, tenemos que hacer estudios profundos porque hay que hacer cambios muy importantes en el corredor. Repito, sin estudios no puede haber proyectos, sin proyectos no puede haber obras; la vida es así y lo siento mucho, lo cual no quita que haya consignación presupuestaria e intención de actuar en el corredor Zaragoza-Teruel, como ha sucedido, y también, dicho sea de paso, en el Teruel-Sagunto, aunque con el carácter de red convencional.

En la apertura Caminreal-Calatayud, vuelvo a decir lo mismo. Las prioridades en ferrocarril en el territorio de Aragón son las que hemos definido en el plan de infraestructuras para el transporte con horizonte en el año 2007. Si alguien quiere dar prioridad a la reapertura Caminreal-Calatayud, que no excluyo su bondad, tengo que quitar otra de las actuaciones del programa de ferrocarriles previstas en Aragón. Usted me dirá cuál de ellas.

En cuanto al cubrimiento de la zona Este de Zaragoza —y creo que con esto concluyo los temas que me ha planteado el señor Labordeta—, estamos en un pequeño impasse, díganoslo así, en el cierre de las negociaciones con la DGA y el Ayuntamiento de Zaragoza, para definir el convenio en el cual nos comprometemos

las tres administraciones a actuar, como muy bien sabe S.S., en todas las obras que tienen que ver con la integración en el terreno urbano de Zaragoza derivadas tanto de la llegada de la alta velocidad y de la redefinición de la red convencional que lleva pareja; convenio del que hay un borrador por parte del ministerio creo que más que razonable desde hace meses y es conocido por el Gobierno de Aragón, por el consejero Velasco, con quien personalmente lo he negociado, y por el alcalde Atarés, de Zaragoza, y que por nuestra parte define, en los términos realistas de lo que se puede hacer con el dinero disponible, la previsión absoluta de actuaciones en Zaragoza y sobre las cuales, dicho sea de paso, no creo que haya ninguna discrepancia con nosotros ni del Ayuntamiento de Zaragoza ni del Gobierno aragonés. La discrepancia está en que nos han querido meter cosas que no tienen nada que ver con la llegada de la alta velocidad a Zaragoza ni la remodelación de la red convencional y para las cuales no hay dinero. Por tanto cuando se quiere meter en la negociación de un paquete cosas ajenas y sin dinero para ello, porque nadie nos ha definido la financiación, es imposible establecer un acuerdo al final, pero reitero que lo que hay que hacer en Zaragoza lo compartimos el Ayuntamiento, la Diputación General de Aragón y nosotros; donde discrepamos es en el resto de las actuaciones, no en la conexión ferroviaria con la plataforma logística, etcétera, que ni tienen que ver con este tema ni nadie nos ha dicho dónde está la financiación para hacerlas.

Con esto creo que he comentado todos los temas que me ha planteado el señor Labordeta.

El señor Segura me lo pone muy difícil, porque ha planteado cuestiones varias de carácter general y de política que no sé hasta qué punto tienen relación directa con el análisis de los presupuestos, aunque los presupuestos, como soporte del gasto público, tienen que ver con todo si se quiere hacer esa lectura.

Me dice que el plan de infraestructuras no ha sido debatido en esta Cámara, sino que ha sido expuesto. Yo al señor Segura le diría que la previsión normativa sobre planes y programas que se contiene en el Reglamento de esta Cámara no es extensible a cualesquiera planes y programas; es extensible a aquellos que apruebe el Consejo de Ministros como tales y al amparo del artículo correspondiente del Reglamento de esta Cámara los envía aquí para su debate. Por tanto no hay ninguna obligación de que cualquier plan o programa que elabore la Administración general del Estado lo tramite por ese procedimiento concreto. En todo caso, no estoy de acuerdo con lo que ha dicho S.S. de que no ha sido debatido, sino sólo expuesto. Ha sido muy debatido, reiteradas veces, en esta Comisión y en la correspondiente del Senado, en bloque y a trocitos.

Habla también de que para formular un plan de infraestructuras sería necesario no sé si un plan de movilidad o un plan de políticas del transporte; según

las expresiones que ha utilizado no sé si se refería al mismo plan. Usted tendrá su concepción absolutamente legítima de cómo hay que planificar, pero nosotros creemos que los soportes históricos del análisis de la necesidad de infraestructuras en España que se han manejado para el plan de infraestructuras, que son muchos y algunos correspondientes a la época en que el Gobierno era del Partido Socialista, dan cobertura intelectual, fáctica y de normativa de sobra para formular un plan como el que hemos denominado Plan de infraestructuras para el transporte 2000-2007.

Respecto al método alemán, que no sé muy por qué lo ha citado S.S., ha dicho que el venga atrás que arree. Yo quería decirle, y admito esa expresión coloquial sin ningún problema, que no es ese el espíritu que inspira al llamado método alemán, por dos razones que, además, me va a permitir que diga con legítimo orgullo que, frente a lo que solía hacer el Gobierno socialista, las hemos inventado los del Gobierno del Partido Popular. La primera es que ahora, y está expresamente previsto así en la regulación del método alemán, se hace una retención de crédito específica contra los presupuestos del ejercicio en que finalizan las obras para pagar esas obras del método alemán; es decir, no es que el que venga detrás que arree; es que el que venga detrás tiene ya grabado en el ordenador de la Intervención General del Estado una reserva de crédito intocable por nadie para pagar esa obra. Por tanto, el que venga detrás —me temo que como van las cosas tardará mucho en venir— no va a tener ningún problema, a diferencia de lo que nos pasó a nosotros cuando vinimos detrás de ustedes, que como ustedes no hacían esas cosas de apuntar en los ejercicios futuros lo que había que pagar, tuvimos que empezar a liquidar deudas por importes cuantiosísimos, de centenares de miles de millones de pesetas de obligaciones asumidas sin consignación de crédito presupuestario de ningún tipo, cosa que era legal, pero no me parece la mejor manera de gestionar los presupuestos. ¿Qué obligaciones existen para los próximos ejercicios? Si usted algún día llega a gobernar, las encontrará anotadas y retenidas, le reitero, en el ordenador de la Intervención General, o sea, que no se preocupe, nadie va a tocar esas pesetas. En todo caso, los métodos alemanes se consignan indicativamente en los anexos de inversiones de los presupuestos de cada ejercicio, con lo cual usted tiene la relación detallada y cuantificada de ellos con sólo ir analizando la documentación de presupuestos que le hemos enviado varios años, y luego se aprueban por el Consejo de Ministros uno a uno, precisamente para garantizar que existe esa retención de crédito, con lo cual también tiene usted en las reseñas del Consejo de Ministros, nominativamente, todas las obras contratadas por el método alemán, con qué cuantía y en qué años se ejecutan; yo, desde luego, las tengo aquí —si quiere, podría leérselas— en un largo listado, pero también puedo enviárselas, para ahorrar a SS.SS. aburrirse.

Son todas las obras contratadas por el método alemán, con el ejercicio correspondiente. Estas no se las puedo dar porque tiene anotaciones mías hechas a mano, pero le enviaré una copia sin anotaciones personales al respecto. Es información pública, publicitada y oficializada; no contiene ningún secreto.

Ha puesto en mi boca unas presuntas declaraciones que no sólo nunca he dicho, sino que jamás he visto que nadie haya dicho que yo he dicho, sobre que ya no se producen subcontrataciones y que así nos ahorramos incrementos de costes. Como es evidente, se producen subcontrataciones, van a seguir produciéndose, porque son necesarias. Lo que yo sí he dicho más de una vez y en esta Comisión expresamente cuando comparecí a petición del Grupo Popular para explicar los nuevos pliegos de contratación del ministerio es que íbamos a hacer una política, que estamos realizando, para que las subcontrataciones sean expuestas en la oferta de cada contratista, para que podamos valorarlas a la hora de adjudicarlas, que es una cosa distinta. Nosotros lo que queremos evitar es que adjudiquemos a una empresa un contrato porque nos ofrece equis medios materiales y personales y, luego, en la obra, ya no estén esos medios personales y materiales, porque, de hecho, se ha subcontratado con terceros, porque creemos que eso viola en la práctica, aunque sea a posteriori, la transparencia de la contratación, genera mucha inseguridad en la ejecución de las obras, porque ya no sabríamos quién de verdad está trabajando en las obras y con qué cualificación.

Por tanto lo que pedimos a cada empresa que presenta una oferta es que nos diga qué partes de la obra va a hacer con sus medios personales o materiales, qué parte piensa subcontratar, que es completamente legítimo, pero que lo valoremos a priori y lo sepamos, para que no aparezcan subcontratistas ignominados o se dé el efecto perverso de que aquellos medios que hemos valorado para primar una oferta a la hora de adjudicarla luego de hecho no esté en la obra. Eso no tiene nada que ver con suprimir la subcontratación.

En materia de subcontratación ha hecho una referencia de pasada relativa las negociaciones en marcha entre los adjudicatarios del material móvil de RENFE para repartirse la carga de trabajo según las cualificaciones y especialidades de cada obra. Le puedo tranquilizar, por lo que yo sé, aunque no es un tema que me afecte, es un problema de relaciones comerciales entre las empresas, van perfectamente en marcha. Lo que sí puedo garantizarle es que RENFE hace un seguimiento —si me permite la exageración, pero responde al espíritu de la realidad de las cosas— prácticamente diario de cómo se está trabajando ya en la materialización de las adjudicaciones de material móvil hecho y en consonancia también un seguimiento de quién y en virtud, en su caso, de qué subcontrataciones está realizando cada una de las unidades de obra que se ponen en marcha.

Me habla de crecimientos muy bajos en cercanías. Lo de muy bajos siempre es relativo. Al representante del BNG un crecimiento del 23 por ciento le parecía muy bajo. Todo es relativo. Yo no creo que haya un crecimiento bajo en cercanías. Siempre uno desearía tener más dinero para hacer muchas más cosas, todas al mismo tiempo y más rápido. Pero, repito, la ortodoxia de gastar solo el dinero que tenemos, que es lo que creo que nos piden razonablemente los ciudadanos, nos obliga a acompasar las obras y las prioridades. En todo caso, para el año próximo hay prevista en cercanías una actuación en doce núcleos, que no es poco decir en España, tan relevantes en cuanto a la importancia de la infraestructura y el número de viajeros que lo utilizan como, en Barcelona, obras en Granollers, Massenet; obras en Sants; redacción del proyecto de integración del ferrocarril en Cornellá; el acceso al aeropuerto del Prat y mejoras en diversas líneas. En Madrid, prolongación de las cercanías hasta Colmenar y Humanes; instalación de la tercera y cuarta vía entre San Cristóbal de los Ángeles y Pinto; la nueva conexión subterránea a Atocha-Nuevos Ministerios-Chamartín, que ya hemos licitado. En Sevilla, la duplicación entre Dos Hermanas y Utrera y el conocido allí normalmente por Anillo Sur de cercanías. En Cádiz, todo el entramado de la operación bahía de Cádiz. En Bilbao, actuaciones en las líneas de FEVE, señor Otxoa, sí están previstas. En Santander, en Asturias, el programa Metro-tren; Málaga, Alicante, Murcia, Valencia, San Sebastián, etcétera. Se nos puede pedir más, siempre es legítimo pedir más, pero no creo que se nos pueda decir que invertimos poco en cercanías o que los crecimientos no son importantes.

Creo que en la intervención de la señora Urán se ha comentado —y me perdonarán que salte de un portavoz a otro por metodología conceptual de homogeneidad— si no estamos dedicando demasiado dinero a la alta velocidad con abandono de las inversiones en la red convencional. Al respecto puedo y debo decir, porque creo que es fácilmente constatable, que no se ha desviado en ninguno de estos últimos años ni una sola peseta de la inversión prevista con los crecimientos que realizan cada año los Presupuestos Generales del Estado de la red convencional a la red de alta velocidad por la sencilla razón que se financian de forma distinta y por entes distintos. Hay un presupuesto inversor de la Dirección General de Ferrocarriles y un presupuesto inversor de las empresas ferroviarias, RENFE y FEVE, que es el mismo que había con los crecimientos procedentes cada año, según lo que crecen los presupuestos, que eso va a la red convencional y que no sólo no ha disminuido, sino que se mantiene y con los crecimientos correspondientes cada año. Hay otro presupuesto inversor distinto y con financiación distinta para la red de alta velocidad que es el GIF, que se financia, como saben ustedes, con aportaciones patrimoniales del Estado, de las que luego hablaré contestando a la señora

Urán, con dinero procedente de los fondos europeos y en el futuro también, aunque ahora no es necesario de momento, con apelación a los mercados financieros. Por lo tanto, no hay desvío de dinero de la red convencional, incluyendo cercanías, a la red de alta velocidad porque la red de alta velocidad, vía estructura del GIF, es una más respecto a los presupuestos inversores ferroviarios del Estado cuando no existía la alta velocidad.

Respecto a la intervención del señor Segura, debo decirle que en pasos a nivel hay un avance muy importante, en coherencia con lo que manifestó el ministro de Fomento en su comparecencia aquí a comienzos de este año, vinculado a dos factores, uno, que estamos dando mucha importancia en proyectos y en gasto a la supresión de los pasos a nivel y, dos, a que toda la construcción de la nueva red de alta velocidad implica necesariamente y sin excepción alguna la supresión de los pasos a nivel preexistentes. Por ejemplo, las obras que seguro que le encantan al señor Labordeta que autorizó el Consejo de Ministros la semana pasada para la conversión a alta velocidad del tramo Zaragoza-Huesca implican la supresión de muchísimos pasos a nivel. ¿Cómo estamos en pasos a nivel en este momento? Desde que el ministro habló en esta Cámara hasta hoy se han suprimido ya la diferencia entre 5.177 y 5.102, haga usted la resta y me ahorra a mí hacerla. En este momento tenemos en obra —y no estoy metiendo ahora la nueva línea de alta velocidad— por parte de la Dirección General de Ferrocarriles 63 pasos a nivel más que se están suprimiendo ya, y por parte de RENFE 112 más que se están suprimiendo ya. Podría darle los datos de los que están en proyecto, pero no voy a seguir. Creo que estos datos reflejan que se está haciendo un esfuerzo importante en materia de supresión de pasos a nivel; siempre se nos puede decir legítimamente: vaya usted más rápido y haga más cosas a la vez, pero con los recursos que tenemos creo sinceramente que el esfuerzo que se está haciendo en materia de pasos a nivel es importante.

Contesto también al señor Otxoa quien planteó este mismo tema. Respecto al País Vasco la consignación presupuestaria para supresión de pasos a nivel crece en el proyecto que estamos aquí discutiendo para el año 2002 respecto al año 2001, de los consignados 11,2 millones de pesetas a 194,5 millones de pesetas; en euros es de 7,26 a 1.169,06, aparte de lo que va a suponer en materia de supresión de pasos a nivel el proyecto de la Y griega vasca, para cuyo anteproyecto aparece por primera vez consignada una cuantía en el GIF de los presupuestos del año 2002 y aparece —y reitero lo que decía al principio sobre las consideraciones metodológicas— porque hemos tenido este año la declaración de impacto ambiental y, por tanto, podemos ya pasar a la siguiente fase de anteproyecto.

Siguiendo con la intervención del señor Segura, de la que me he separado un momento, S.S. me ha planteado a continuación de estas consideraciones las actua-

ciones en carretera. Respecto al gasto en mantenimiento debo decirle que estoy de acuerdo en que el Estado debe invertir cada vez más en mantenimiento de carreteras en concreto —el mantenimiento ferroviario es otra historia, de la que también podemos hablar—, porque cada vez tenemos un mayor parque de infraestructuras: cuantas más infraestructuras hacemos más necesidades hay de mantenerlas. También quiero decirle, con motivo de satisfacción admitiendo que tenemos que seguir siendo más exigentes en esta materia, que tenemos un presupuesto específico de mantenimiento de carreteras, cosa que no sucede para ningún tipo de obra pública, lo cual es un dato importante. Estamos sólo un punto por debajo respecto a la cuantificación del *stock* del capital de infraestructuras con que cuenta España en materia de carreteras de las recomendaciones más exigentes internacionales respecto a la cifra que se debe dedicar a mantenimiento. En todo caso estamos en la media europea y desde luego muy por encima de lo que dedican a mantenimiento comunidades autónomas, diputaciones provinciales y entidades locales. Por tanto es un tema en el que hay que ir a más, tenemos que ser exigentes, pero la situación no se puede calificar de muy negativa. Reitero que en este tema hay que ser cada vez más exigentes. La señora Urán también ha hablado de ello.

Me pregunta por la autovía del Cantábrico o la autovía de la Plata. No le voy a enumerar todos los tramos. Usted sabe que está avanzando a muy buen ritmo en territorio cántabro, en territorio asturiano en la zona oriental, que hemos puesto en marcha en este ejercicio la fase de proyecto de estudio informativo de todo el tramo occidental asturiano y, como le he dicho antes al señor Rodríguez, está pendiente de declaración de impacto ambiental en el tramo gallego. La autovía de la Plata es muy larga, pero creo que este año —y se refleja su continuidad en los presupuestos de 2002— se le ha dado un impulso muy importante. Hemos puesto en marcha la contratación de los cuatro tramos de la Benavente-León, como usted sabe, que por cierto, cuando gobernaba su partido quería hacerla de peaje y ahora vamos a hacerla sin peaje —lo digo porque como no están muy a favor de los peajes cuando les interesa le interesará conocer ese dato—, y el resto de los tramos de las provincias de Zamora, Salamanca, Cáceres y Badajoz están todos en proyecto o en obra. En Andalucía, como sabe tenemos dos tramos en obra, el Camas-Venta del Alto y Venta del Alto-Gerena, si no me equivoco, y tenemos en proyecto el resto del tramo andaluz. Es una autovía que con la lentitud, si quieren, propia de los procedimientos de diseño y construcción y evaluación de impacto ambiental de los grandes corredores ha tenido un impulso en estos años absolutamente relevante. Me pregunta también por el segundo cinturón de Vigo. Como sabe S.S., tras el acuerdo al que llegamos con el Ayuntamiento de Vigo sobre el trazado definitivo, en una reunión que mantuve poco antes del verano

con el alcalde de la ciudad y de acuerdo con él, se sometió a la aprobación del pleno municipal, que se la dio a finales de julio o principios de agosto.

Lo acabamos de someter a información pública, habiendo acabado en estos días la recepción de las alegaciones de los ciudadanos, por tanto estamos al día en el procedimiento de aprobación de esta importante infraestructura. En cuanto a la mejora de la conexión Vigo-Porriño, con las célebres y terribles curvas, como también sabrá S.S., estamos realizando el proyecto y tiene consignación presupuestaria específica en el año 2002. A partir de aquí, las observaciones del señor Segura fueron más de política general, especialmente en materia portuaria y aeroportuaria. Me va a permitir que no entre mucho en ellas salvo unos leves flashes porque no afectan a los estados de gastos e ingresos de los presupuestos.

En cuanto a puertos, hay un incumplimiento de un mandato legal respecto a la nueva definición normativa del régimen económico-financiero y en particular en lo que se refiere a las tasas, pero sabe S.S. igual que yo, porque lo ha citado textualmente, que la moción que se aprobó aquí a propuesta suya y con algunas enmiendas hace escasos meses decía literalmente que enviaríamos el proyecto de ley en el menor tiempo posible. Por tanto, estamos dentro de ese menor tiempo posible, entiendo que nos lo recuerde que cuanto antes, pero estamos dentro del mandato de esta Cámara que se formuló precisamente porque es un proyecto complejo, delicado y difícil y no merece la pena ganar un mes a costa de tener alguna duda sobre las consecuencias económicas para la rentabilidad de cada puerto y la competitividad del sistema portuario en su conjunto y de cada autoridad portuaria con las demás en España.

Habla de un Plan nacional de seguridad aeroportuaria que no paguen los usuarios. Sé que lo ha debatido recientemente en esta Cámara el señor Segura con el ministro y que no le ha gustado algún comentario que ayer hizo el señor ministro porque me lo comentó antes de entrar en esta sesión. Hay una permanente preocupación en términos de gestión, de diseño, de planificación, de medios y económicos por la seguridad aeroportuaria como no podía ser de otra manera. No debemos alarmar innecesariamente a la opinión pública —no digo que S.S. lo haga— en esta materia. Evidentemente, después del atentado terrorista del día 11 de septiembre todos tenemos si cabe mucha más obsesión, como es lógico. Recibimos indicaciones y exigencias del otro lado del Atlántico y nos las planteamos nosotros mismos. Estamos ya en ello, no es necesario hacer un plan nacional de seguridad. En cada aeropuerto estamos haciendo el plan de actuación en materia de seguridad, que tampoco es algo nuevo, es perfeccionar, dar mil vueltas a los fallos o a las mejoras posibles de aquello que ya tenemos. En cuanto a quién debe pagarlo, la parte que compete a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado se paga con los presupuestos del

Ministerio de Interior y supongo que no individualizan el sueldo de cada número de la Guardia Civil según las horas que vaya a trabajar en un aeropuerto, en un puerto o en una carretera, pero va cubierto por esos gastos generales de personal de la Guardia Civil. Otra parte se financia por el propio titular de las instalaciones aeroportuarias que es AENA, precisamente a través de la tasa de seguridad. Creo que es un sistema bastante razonable.

Por último, pregunta qué pasa con el concurso de noviembre del año 1995 para el diseño de nuevas infraestructuras en el aeropuerto Reina Sofía. Yo sé que la pregunta es retórica y usted lo sabe probablemente mejor que yo por su vinculación a aquella tierra y porque ha seguido estos temas desde mucho antes que yo. Permítame que le diga que en estos momentos en que el plan director del aeropuerto de Tenerife Sur ya está sometido al trámite de información preceptiva por parte de las administraciones territoriales con competencia sobre el suelo al que afecta el plan, es decir el Gobierno de Canarias, el Cabildo Insular y los ayuntamientos afectados, lo que hay que hacer es aprobar el plan director. Hemos llegado a un acuerdo —sabe S.S. que no era nada fácil— con el Gobierno de Canarias y el Cabildo sobre los contenidos que debe tener ese plan director. Preguntar por aquel concurso puede ser extemporáneo porque ya no importa, ahora importa el nuevo plan director y lo que defina el mismo como inversiones a realizar en el próximo horizonte.

Siento alargarme, presidente, pero las preguntas eran muchas y, en consecuencia, las contestaciones deben ser muchas también.

Paso a intentar contestar a la señora Urán. Algunas de las cosas que ha dicho creo que las he contestado en las consideraciones generales que he hecho y específicamente en réplica al señor Segura en materia ferroviaria. Pregunta, en primer lugar, a qué vamos a dedicar las transferencias a entidades mercantiles concesionarias de autopistas que se prevén y por qué no crecen. Las previsiones se corresponden con los supuestos de hecho en los que hay que imponer a los concesionarios de autopistas un uso gratuito suplementario de autopista por parte de alguien bien como consecuencia de obras en otra carretera alternativa, bien por accidentes. Hemos vivido en el último año dos casos que pueden ejemplificar cada uno de los dos supuestos. Cuando la riada se llevó el puente de Esparraguera tuvimos que desviar por la autopista el tráfico que pasaba por la N-II; es un caso concreto en el que imponemos una carga al concesionario de autopistas rompiendo su equilibrio económico-financiero, y esa carga debe pagarla el Estado. Otro caso por obras, no por catástrofes naturales, es la situación que se vive en estos momentos en la autopista León-Campomanes dado que tenemos cerrado el puerto de Pajares por obras a la altura del citado puerto. Hemos cerrado Pajares, no existe carretera alternativa mejor que la propia autopis-

ta, en consecuencia hemos obligado al concesionario a dejar pasar por la autopista los tráfico que naturalmente irían por Pajares, y ese plus de carga, como no vamos a cobrarles el peaje a los desviados obligatoriamente, lo paga el Estado. ¿Qué previsiones hay? Como son casos aleatorios, es una aproximación: yo no sé si va a haber catástrofes naturales —ojalá no— en el próximo año que obliguen a hacer alguna operación de este tipo y tampoco tengo prevista ninguna obra concreta que pueda obligarnos a realizar esto. Es bueno —es como con los créditos para emergencias por inundaciones— tener una consignación presupuestaria por si suceden. Ojalá no sucedan y no haya que gastar nada de ese crédito.

Se refiere a continuación S.S. a los préstamos que tenemos consignados en el capítulo 6 para préstamos a promotores de carretera y dice que tienen que ver con la financiación del modelo alemán, preguntando qué obras ha financiado este año. Los préstamos a promotores de carreteras no son del capítulo 6 sino del capítulo 8 y no tienen absolutamente nada que ver con el método alemán. Los préstamos a promotores de carreteras es una transferencia que se hace para suplementar el equilibrio económico financiero de determinadas concesiones cuando la adjudicación y previamente el pliego de licitación lo habían previsto; y desde luego no tiene nada que ver con el método alemán porque no se paga con transferencias sino con dinero de los presupuestos vía capítulo 6, eso sí, no mientras se ejecuta la obra sino en el ejercicio en que se acaba y se entrega a la Administración.

Me ha preguntado por una partida de publicaciones de la que no tengo ninguna noción y por tanto le contestaremos por escrito. No tengo ni idea de si ha crecido, ha disminuido ni en qué está previsto, al margen del plan ordinario de publicaciones del Ministerio. Le contestaré por escrito qué publicaciones hay previstas el año que viene aunque, dicho sea de paso, me temo que no es una partida de los presupuestos de esta secretaría de Estado sino de la subsecretaría y tendrá usted aquí al subsecretario, que quizás lo sepa, a continuación.

Ha hablado de las aportaciones patrimoniales al GIF: en qué se ha gastado este año, en qué se va a gastar el año que viene, y ha hecho referencia en concreto a las inversiones en Valencia y Murcia. No se puede contestar a la pregunta de en qué obras concretas gasta el GIF las aportaciones patrimoniales que recibe cada ejercicio porque el GIF recibe dinero del Estado vía aportaciones patrimoniales, de los fondos europeos y luego va pagando sus obras; pero no hay una vinculación entre la aportación patrimonial concreta de un mes específico y el pago de una obra singular o concreta también. ¿En qué está gastando en general el GIF las aportaciones patrimoniales que recibe del Estado así como la financiación que recibe de la Unión Europea? En las obras que tiene en marcha: en el corredor

Madrid-Zaragoza-Lleida-Barcelona; en las obras del corredor Madrid-Valladolid; en las obras del corredor a Málaga y en los proyectos y anteproyectos que va realizando de los corredores que no están en fase de obra —con esto hago referencia a Valencia y Murcia— porque están pendientes de la declaración de impacto ambiental. Salvo los tramos que sí están en obra —S.S. los conoce muy bien— desde Albacete hacia Bétera porque había determinados proyectos previos que se han podido adaptar a las características de la alta velocidad. Al final de sus consideraciones sobre en qué gasta su dinero el GIF ha dicho S.S. que se teme que el gasto está concentrado en la línea Madrid-Barcelona. Por supuesto, es una de las que está en construcción y evidentemente el gasto se concentra en las líneas en construcción. He leído alguna crítica a los presupuestos en los medios de comunicación de la Comunidad Valenciana que decían: siguen concentrando el dinero del GIF en la línea Madrid-Barcelona en detrimento de Valencia. Pues bien, hay una línea que está en construcción, acabándose y consume mucho dinero, y hay otra que está todavía en declaración de impacto ambiental y consume mucho menos. Lo que no entiendo es que alguien, por mala fe o por desconocimiento de la técnica presupuestaria pueda considerar eso criticable. Lo que se nos puede pedir es que cada fase avance a su ritmo, que por falta de dinero no se pare, pero no que gastemos lo que cuestan las obras cuando las obras no han podido empezar porque no hay declaración de impacto ambiental porque eso sería dilapidar los recursos públicos.

Me parece que antes he contestado de forma pertinente a sus observaciones sobre la red convencional *versus* alta velocidad cuando estaba respondiendo a un portavoz anterior. En el cercanías Murcia-Alicante —a usted le parece que llevamos muchos años estudiándolo—, la información está a punto de salir. Aunque hace mucho tiempo que lo estamos estudiando, usted sabrá, como buena conocedora de aquella tierra, que es uno de los sitios más complicados para pasar en cualquier infraestructura lineal que tenemos en España. Efectivamente, es complejo, exige tiempo y nos lleva años. Vamos a ver, cuando próximamente lo saquemos a la información pública, qué dice S.S. sobre el trabajo que hemos hecho, si le parece bueno o no.

Voy a contestarle en el mismo tono de broma que ha utilizado S.S. para explicarme, suponiendo mi ignorancia geográfica, que para llegar a Almería hay que pasar antes por Murcia. Lo que no se debe tomar a broma es que en las previsiones de inversión tanto de la Dirección General de Ferrocarriles como del GIF existe dotación presupuestaria para todo el ámbito del corredor del Mediterráneo, incluyendo Murcia y Almería. Están en fases distintas y quizás lo que pueda llevar a confusión a S.S. —porque debo suponer que algún fundamento tenían sus bromas— es que ha habido un gasto que ha hecho la Dirección General de Ferrocarriles

en un estudio informativo que está prácticamente acabado y luego pasan los proyectos a estar presupuestados en el GIF. A S.S. le puede parecer correcto o no este traslado de responsabilidades, pero a nosotros nos parece que es bueno. La fase inicial de diseño la ha hecho Ferrocarriles, porque es el planificador, y la fase de proyectos se la trasladamos al GIF, que es el que tiene encomendado por el Consejo de Ministros la obra en su conjunto. Somos conscientes de que para llegar a Almería hay que pasar por Murcia y que para llegar a Murcia hay que pasar, y hay que pasar, lo cual no quita que empecemos la obra por todos los lados a la vez. Una cosa es el carácter lineal y kilométricamente progresivo del tren desde que sale de un punto y llega a otro y otra que nosotros no hacemos las obras así, no hacemos el primer kilómetro y luego el segundo, el tercero y dentro de unos cuantos años el 753, sino que en cuanto tenemos la declaración de impacto ambiental empezamos por todos los sitios que podemos. Esa es la experiencia de la línea a Barcelona, cuyas obras se han comenzado por todos lados en cuanto se ha tenido dicha declaración. A diferencia de lo que pasa en las carreteras, que hay que ir tramo a tramo, es bueno avanzar sistemáticamente en una obra lineal, en el caso del ferrocarril en las tres fases que tenemos: plataforma, implantación de vía e instrumentación. Esté usted tranquila de que no nos olvidaremos de que hay que pasar por Murcia para ir a Almería.

En tono de broma, afirma que siguen apareciendo las transferencias —llevan años en los presupuestos— al Consell Metropolitano de L'Horta en los presupuestos de la Comunidad Valenciana. Yo sé —podía no saberlo, pero lo sé— que eso ha desaparecido, pero usted también debe saber que, cuando se crea una consignación presupuestaria, ese nombre no se puede cambiar mientras no se modifique el documento que le da soporte y el hecho de que el Consell de L'Horta haya desaparecido no significa que las obligaciones que administrativamente nosotros tenemos con el GIF, y que siguen subsistiendo con las entidades que lo suceden, deban seguir apareciendo así. Si algún día cambiamos el soporte documental de esa obligación, se cambiará también el título en los presupuestos. No creo que ahí nos haya pillado entre comillas en un error.

Me ha preguntado qué inversión se va a destinar a proyectos nuevos y qué a proyectos antiguos. Lo tiene S.S. muy fácil. En el esquema que expliqué al principio de las columnitas con las que está diseñado el anexo de inversiones, se ve el año de comienzo perfectamente, puesto que se pone literalmente y, cuando no hay año de comienzo anterior en el 2002, es que ese expediente empieza en ese año. El anexo de inversiones, si se entiende bien, está muy bien concebido para transmitir toda esa información que veo que preocupa a SS.SS., tan sólo es cuestión de leerlo con calma.

Ha dicho usted que le parece ridícula la cantidad que dedicamos a conservación y mantenimiento. Pues

bien, a mí no me parece ridícula. Debemos ser cada vez más exigentes en esta materia, como he dicho antes contestando al señor Segura, pero no creo que, en términos internos ni comparativos con la Unión Europea, se pueda calificar de ridícula la previsión de gasto en materia de conservación de las carreteras de la red general del Estado español.

El señor Sedó me ha dicho que su intervención iba a ser casi de cortesía, cosa que le agradezco, porque uno está más acostumbrado en estas comparecencias a contestar a críticas, sean hechas con acritud o en tono de broma, como las de la señora Urán, que a recibir intervenciones de cortesía. Comparto con usted la preocupación por la cartera de proyectos en el futuro. Quizás uno de los errores tradicionales de los entes gestores administrativos en materia de infraestructuras ha sido precisamente ir haciendo los estudios informativos y los proyectos en la medida en que están en condiciones de contratar las obras. Puedo proporcionarle la tranquilidad a S.S. de que eso en el Ministerio de Fomento se ha corregido. En este momento tenemos contratado el cien por cien de todas las infraestructuras lineales en materia de carreteras y ferrocarriles del Plan de infraestructuras bien a nivel de estudio informativo bien a nivel de proyecto. Queremos tener cuanto antes todos los estudios informativos, todas las declaraciones de impacto ambiental y todos los proyectos, aunque las obras tarden en empezar. Lo que queremos evitar es que se ponga dinero para obras pero que por no tener lo anterior éstas no se ejecuten. Como estudio informativo o como proyecto, según la fase en que estemos, el cien por cien de las obras lineales en materia de ferrocarriles y de carreteras del Plan de infraestructuras está en marcha, lo que es una tranquilidad porque de cara al futuro tendremos esa cartera de proyectos. Para nosotros tendrá el inconveniente de que, como no todo se va a empezar a la vez, cuando tengamos los proyectos ustedes nos preguntarán por qué no empezamos ya la obra, pero asumimos ese riesgo a cota de que al final no haya retrasos.

En cuanto a las observaciones concretas —más que críticas, observaciones— que me ha hecho sobre obras en Cataluña, le garantizo que el Lleida-L'Amunt sigue teniendo prioridad para nosotros y espero que la pueda ver licitada muy pronto en el BOE. No comparto con usted que no estemos trabajando bien en materia de ferrocarriles. He tenido ocasión, como quizás sepa S.S., de estar recientemente en Lérida, en la puesta en servicio de algunas de las modernizaciones importantes que estamos haciendo en materia de ferrocarriles en la línea convencional y creo que se está trabajando. Reitero que es muy legítimo que se nos pida que se haga más y más rápido, pero creo que se está trabajando. Solamente existe un punto en el que discrepamos el Gobierno de la Generalitat y nosotros y es en la cesión de la línea de La Pobla, pero se trata de algo muy técnico y no de un problema de voluntad. Se está en ello y yo confío en

que se pueda llegar a encontrar una solución al respecto para no provocar un daño patrimonial a RENFE en virtud de la cesión de esa línea.

En cuanto al enlace del Mediterráneo con la línea de alta velocidad de Barcelona, en relación con su distrito electoral, va a salir a información pública próximamente —le confirmo lo que ha dicho S.S.— el estudio informativo redactado, que ya está acabado.

La última pregunta que me ha hecho, sobre el ancho que tendrá la conexión del corredor Mediterráneo de Castellón y Tarragona, puedo decirle con toda claridad que será un ancho internacional. No se preocupe, señoría. Toda la red de alta velocidad es ancho internacional y electrificación y más cosas, y reitero que el corredor del Mediterráneo forma parte de la red de alta velocidad.

El tono de intervención del señor Otxoa ha sido muy crítico. Ha concluido acusándonos de cerrazón a las legítimas —según él— aspiraciones o necesidades del territorio del País Vasco. Yo no creo que haya cerrazón ninguna. Reitero que siempre se nos puede pedir legítimamente y con fundamento que gastemos más y más rápido o que hagamos antes y con más prisa las cosas. El Ministerio de Fomento en el País Vasco, así como en Navarra, en virtud del régimen del concierto, tiene bastantes menos competencias que en el resto del territorio español en cuanto que no tenemos la competencia en carreteras y eso es una parte muy importante del presupuesto de inversión del Ministerio de Fomento. Las variaciones plurianuales dependen mucho de las obras que empiezan y acaban. Por poner un ejemplo de su tierra reciente cuando se ha acabado la nueva terminal del aeropuerto de Bilbao, evidentemente han caído las inversiones de AENA en el País Vasco y, cuando se finalice la Autovía de la Plata, caerán las inversiones en carreteras por los territorios por los que pase y, cuando se acabe la línea de alta velocidad Barcelona-frontera francesa, bajarán las inversiones del GIF en Cataluña, evidentemente. En este caso gracias a Dios que bajan las inversiones porque se han acabado las obras. El Plan de infraestructuras no está concebido como un prorrateo de las inversiones de que es capaz del Estado entre los distintos territorios de España ni en virtud de kilómetros ni en virtud de habitantes. Esas críticas que se hacen a veces de que se invierte por habitante no sé cuánto menos o no sé cuánto más que en la comunidad de al lado, me parecen fuera de sentido, aunque legítimas. Lo importante es ver si hemos planificado las obras que cada territorio necesita, que son distintas. No tiene las mismas necesidades Aragón que el País Vasco que Andalucía o que Asturias. Al revés, es lógico que las inversiones presupuestadas sean distintas y que no coincidan por número de habitante o por kilómetro cuadrado de territorio. Por supuesto que no. Sería un desenfoque y una injusticia en el gasto público hacer la distribución en los presupuestos con esos criterios, porque estaríamos jugando al maquillaje de opinión públi-

ca y no a resolver los problemas reales de las infraestructuras del transporte en cada uno de los territorios y en el conjunto del país. La única crítica que admitiría como solvente respecto a las previsiones de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2002 en el País Vasco es si S.S. me dijese —no le pido que me lo diga para no alargar el debate, es una figura floral dialéctica, una forma de decir las cosas— que alguna inversión importante que forma parte del ámbito competencial del Ministerio de Fomento y que estamos en condiciones de poner en marcha porque tenemos proyectos o estudios informativos no está prevista en los presupuestos. Creo que no va a poder decírmelo.

¿Qué resaltaría yo de las inversiones previstas en el País Vasco para el futuro ejercicio? La puesta en marcha del anteproyecto de la Y vasca. Con esto entro en las consideraciones específicas que ha hecho S.S. sobre el presunto abandono del noroeste de España en cuanto a conexiones ferroviarias con Europa, y específicamente respecto al abandono —ha utilizado esta palabra— de la conexión por Irún. Decirle a este Gobierno, al Gobierno que acaba de hacer la declaración de impacto ambiental de la Y vasca, el año que prevé por primera vez la realización de los proyectos de la misma, que tiene abandonada la conexión de alta velocidad por Irún con el resto del territorio europeo, es una crítica poco ajustada a la realidad de los hechos.

Por otra parte, ha dicho usted que un asturiano, para ir a Francia, tiene que pasar por Madrid. Le puedo garantizar —y basta que mire el mapa de la alta velocidad que hemos hecho público— que un asturiano, para ir a Francia, no va a tener que pasar por Madrid. A lo mejor no va por donde usted quiere, pero no tiene por qué pasar por Madrid, puede acortar trayecto.

También ha planteado el soterramiento de Álava, que ha dicho que comparte, pero le parece que hay otros igual o más necesarios. Le puedo garantizar que a Álava —tenemos una consignación para la integración ferroviaria a nivel de estudio informativo—, en materia de soterramiento, le estamos dando estrictamente el mismo trato que a todas las ciudades de España que van a ser objeto de actuaciones ferroviarias en el entorno urbano con motivo de la llegada de la alta velocidad. Es un planteamiento que hemos explicado reiteradamente en esta Cámara, en contestaciones a preguntas parlamentarias. Yo estoy recorriendo la principales ciudades de España, entre otras Álava, para constituir con los alcaldes afectados grupos de trabajo para diseñar esa integración del ferrocarril en las ciudades y se lo estoy explicando cara a cara a todos los alcaldes afectados. Así, he tenido el placer de hacer el mismo planteamiento en Santiago, en A Coruña, en Gijón, en Álava, en Santander, en León, en Valladolid, en Burgos, y podría seguir recorriendo la geografía nacional. Todavía me quedan algunas; próximamente iré a Huelva y a Murcia a hacer lo mismo. Estamos haciendo el mismo planteamiento en todos los sitios, conforme a los mismos prin-

cipios, dado que las circunstancias son idénticas, en lo que afecta a la integración del ferrocarril en las ciudades con motivo de la llegada de la alta velocidad.

En cuanto a los pasos a nivel en el País Vasco, he dado antes el dato a otro portavoz aprovechando la contestación específica sobre el País Vasco y no lo voy a reiterar ahora.

Por último, en relación con las obras previstas en el aeropuerto de Álava, dice S.S. que descubrimos que no tenemos declaraciones de impacto ambiental. Que sin declaraciones de impacto ambiental no se pueden hacer obras no es un descubrimiento, es una obviedad. Respeto sus consideraciones sobre el carácter negativo o positivo que puedan tener nuestros presupuestos para el País Vasco, pero no las comparto.

Finalmente, el portavoz del Grupo Popular, el señor López Amor, ha considerado que los presupuestos para el año 2002 son los que necesita este país, y coincido con él: hemos elaborado los presupuestos que el país necesita, pero ha añadido algo que me gustaría resaltar para acabar esta ya larga intervención. Las líneas inversoras que se siguen en materia de infraestructuras desde el año 1996 son coherentes, marcan las prioridades a las que se está sumando ahora la Unión Europea en su conjunto, tienen una visión de ordenación del territorio —y antes he hecho referencia a ello— para atender las necesidades de todos los territorios, las que tiene de verdad cada uno, que son distintas en cada caso, y responden a una visión de futuro, publicitada y debatida en esta Cámara —aunque diga el señor Segura que no—, que es el Plan de infraestructuras.

Quizás la última consideración que se puede hacer respecto a nuestros proyectos de presupuestos para el año 2002 es que es plenamente acorde con el Plan de infraestructuras 2000-2007, y es la garantía, por la solvencia financiera que tiene, de que el Plan de infraestructuras empieza a ser una realidad de verdad. La consignación presupuestaria de 1,8 billones de pesetas para invertir en el Plan de infraestructuras es la garantía de que lo que anunció en esta Comisión el ministro de Fomento, cuando explicó este plan en su comparecencia inicial de esta legislatura, en junio del año pasado, hoy ya no es un plan sino una realidad, con medios financieros cuantificados y previstos en estos presupuestos. **(El señor Rodríguez Sánchez pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor secretario general.

Ya saben ustedes que la comparecencia ha terminado. El señor Rodríguez ha pedido la palabra. ¿A título de qué, señor Rodríguez?

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Si me permite, señor presidente, solamente medio minuto, para dar un dato al señor secretario de Estado.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego que sea medio minuto, señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Solamente quiero comunicar a la Comisión y al señor secretario de Estado —y que me desmienta si no es así— que las obras que fue a inaugurar el señor Álvarez-Cascos consisten en que, en un tramo de 70 kilómetros, que es lo que hay entre Ferrol y A Coruña, el viaje va a pasar de durar exactamente una hora y media a durar una hora y diez. Esas obras son sólo de renovación; se utilizó carril usado; se utilizó una parte de la traviesa usada. Yo solamente le pregunté si este es un modelo de ferrocarril convencional para el siglo XXI que sólo tiene tres servicios diarios, en una comarca de medio millón de habitantes. Con estos antecedentes, es normal que nosotros pensemos que lo que ustedes llaman alta velocidad sea un tren que llegue a 120 kilómetros/hora. Esto es solamente para explicar que no es empecinamiento, sino que hay razones fundadas para este debate. **(El señor Segura Clavell pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor secretario de Estado (el presidente le acaba de llamar secretario general, no sé si estaría pensando en el señor Arenas; ha sido un lapsus que ha tenido), ...

El señor **PRESIDENTE**: El presidente esta muy *lapsuado* esta mañana, como usted ha visto. Solo quiero saber para qué pide usted la palabra.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Para hacer unas precisiones al señor secretario de Estado a unos comentarios. ¿Es posible que me conceda un minuto?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, la exposición del señor secretario de Estado ha sido larguísima, por tanto tiene treinta segundos para puntualizar lo que usted necesite.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor secretario de Estado, sólo le voy a hacer unas puntualizaciones a algunos extremos que me han dejado muy preocupado.

Usted es un hombre del derecho y sabe obviamente que la ley está por encima de todo en un Estado de derecho. En la moción que se aprobó se le dice al Gobierno generosamente —me estoy refiriendo a los puertos— que, a la mayor brevedad posible, siguiendo el mandato de la ley, presente el proyecto de ley reguladora del régimen económico y financiero. No jueguen a la pillería de decir: En los tres primeros meses de este año tenía que haberlo presentado, y ahora me aprovecho de la ley y la mayor brevedad posible es un año y

medio. No quiero calificar eso, porque creo que ha sido una broma.

En segundo lugar, sin una política de transportes no hay una política de infraestructuras. Falta la política de transportes, y le pido que nos remita el texto de la política reguladora del transporte en España del actual Gobierno, y en consecuencia que lo remita al Consejo de Ministros, que todavía no ha aprobado el Plan de infraestructuras del Estado español. Ha hecho unas consideraciones respecto al método alemán, y —utilizando una terminología coloquial— nosotros creemos que aquí hay un enmascaramiento. La ley de estabilidad presupuestaria marca una ruta, pero el método alemán marca la ruta del enmascaramiento, de un endeudamiento público para los años próximos. Lo que quiero decirle, señor secretario de Estado, es que se consignarán en todos los ejercicios presupuestarios próximos las cantidades que hoy se comprometan con el llamado método alemán, que yo me atrevería a calificar como el método de que pague el siguiente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Otxoa.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: El señor secretario de Estado, preparado e inteligente, lleva el agua a su molino muy bien, y empieza a explicar la competencia en carreteras para justificar la baja de inversión. Yo no he hablado de carreteras, le he hablado de Renfe —menos del 2 por ciento de la inversión estatal—; y de necesidades, no hablemos. ¿O es que cree usted que puede mantenerse la línea que en el siglo XIX fue discutida, y mucho, a través del puerto de Orduña, para salir a la meseta? Eso está abandonado. Dice usted que se invierte en cercanías. Pues sí, 492.000 euros se prevén en el presupuesto; con esto vamos a cambiar las traviesas al estilo de Galicia, por lo visto. Habla usted de pasos a nivel: un millón de euros; con eso haremos medio puente, el otro medio en el 2003.

Dice usted —que no yo— que hay que seguir el procedimiento administrativo previsto en la ley, porque lo contrario es prevaricar. Ustedes han sacado a subasta las obras del aeropuerto de Vitoria sin haber pedido la declaración de impacto medioambiental. Dígame usted qué es eso. Para que la declaración de impacto medioambiental se haga, hay que pedirla previamente. Si no se pide la declaración de impacto ambiental de la Y vasca en tiempo y forma y se retrasa luego en otro ministerio que no es el suyo, hay siempre disculpas para no invertir. Le recuerdo que el proyecto número 3 de preferencia europea incluye al mismo nivel la conexión por Irún que por Barcelona, sin embargo otros de alta velocidad no están incluidos ni siquiera en ese proyecto de preferencia y van bastante por delante. Eso es abandono.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Señor presidente, treinta segundos.

El señor secretario de Estado ha hecho primero unas valoraciones generales y nos ha dicho —lo he anotado textualmente— que los anexos de inversiones no son vinculantes, sino que dependen del estado de ejecución tanto de los proyectos, como de los estudios de proyectos, como de los anteproyectos, como de la adjudicación de las propias obras. Pues bien, esta diputada le pide que cuando le solicite que nos aclare cuáles han sido las inversiones reales que se han hecho a través del GIF o de otras partidas presupuestarias, no me remita al anexo de inversiones, porque usted mismo ha dicho que no es vinculante y depende del estado de ejecución de los presupuestos. Me gustaría, no que me las especifique ahora, pero sí que me las mande por escrito.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el secretario de Estado para cerrar la comparecencia de forma definitiva.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Señor Rodríguez, comprendo que a usted no le gusten los diseños ferroviarios que estamos haciendo, pero le quiero decir que los acortamientos de plazo son acumulativos, tramo a tramo se acorta menos que cuando toda la red esté hecha. Tengo el convencimiento de que, igual que pasó con la red de autovías, en vez de criticando lo que estamos haciendo, el diseño ferroviario de alta velocidad y convencional en Galicia, acabará diciéndonos que lo hagamos más rápido, porque se va a ir convenciendo, obra a obra, que Galicia gana muchísimo con el plan ferroviario de este Gobierno.

Señor Segura, a la mayor brevedad posible le enviaremos el proyecto de ley de modificación de régimen económico financiero de las autoridades portuarias y de puertos del Estado, tal como acordó esta Cámara. El método alemán no es endeudamiento futuro, no se opone a las peticiones de la ley de estabilidad precisamente porque nosotros, en el año 1996, hemos establecido la cautela de que el método alemán sólo se puede hacer previa retención de crédito en el ejercicio en que, por finalizarse las obras, se van a pagar las mismas. Cuando el crédito está retenido no hay endeudamiento. Hay una previsión de plurianualidad del gasto que tiene un prorrateo temporal distinto que cuando se contrata por los procedimientos ordinarios. Igual que cuando se contrata una obra por el procedimiento ordinario, se hacen las retenciones de crédito que se prevén según el plan de obras que está en el propio contrato para todos los ejercicios en los cuales la obra materialmente se va a realizar, cuando se hace el método alemán se retiene el crédito del total del importe de la obra en el ejercicio en que se acaba y se va a pagar. No estamos hablando de endeudamiento futuro, no se opone a los principios de la ley de estabilidad ni implica en que paguen los

que vengan detrás. Les dejamos el dinerito guardado en una bolsa —si me permite esta expresión coloquial como las que usted utiliza— para que pague eso sin problemas.

Discrepamos de la valoración de los aeropuertos que hace el señor Otxoa. Me ha preocupado lo que me ha dicho —no creo que sea verdad, pero me gustaría que me lo aclarara— en relación con no sé que obra en el aeropuerto de Vitoria sin declaración de impacto ambiental. No sé si se referirá al único caso que conozco que ha sido polémico y lo está siendo incluso en la Unión Europea, que es el depósito de estériles anejo a la nueva terminal del aeropuerto de Bilbao. Si ese es el caso, no se ha hecho declaración de impacto ambiental porque la autoridad ambiental del Gobierno vasco dijo que no tenía que realizarse. Si no es ese caso, que es el único que conozco, le ruego me lo diga porque sería grave que se dé esa situación.

Señora Urán, el anexo de esa inversión no es vinculante; no porque lo diga yo, sino porque lo dice la Ley General Presupuestaria. No creo haberle remitido para la liquidación del presupuesto al anexo de inversiones. Entre la documentación que se les ha entregado en estos largos y prolijos tomos de colorines de los presupuestos, tiene usted el adelanto de la liquidación del presupuesto de este año. Cualquier dato que le interese —sin perjuicio de que, si me lo pide, se lo daré yo también—, lo tiene incorporado a la documentación que se les ha entregado, junto con los presupuestos para comprobar en qué hemos gastado el dinero, separándonos o no de lo previsto indicativamente en el anexo de inversiones.

El señor **PRESIDENTE**: Terminada esta comparecencia, de forma inmediata continuaremos con la siguiente prevista en el orden del día. Acompañamos al señor secretario de Estado y volvemos en unos segundos.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS (NÚÑEZ FEIJÓO). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA (Número de expediente 212/000705) Y GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, BLOQUE NACIONALISTA GALEGO (Número de expediente 212/000641).**

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos la Comisión con la comparecencia del presidente de la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos, don Alberto Núñez Feijóo, al que damos las gracias por su presencia aquí y le pedimos excusas por el retraso habido en la anterior comparecencia que le ha obligado a permanecer algún tiempo esperando. Dicho esto, le damos la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS** (Nú-

ñez Feijóo): Señoras y señores diputados, nuevamente tengo el honor de comparecer en esta Comisión, a petición del Grupo Parlamentario Socialista y del Grupo Mixto, BNG, para informarle sobre el presupuesto del grupo Correos para el 2002.

Los presentes presupuestos no pueden perder la referencia del Plan estratégico de Correos, que fue presentado a SS.SS. el pasado 23 de mayo en esta Comisión. Me permito recordarles cuáles son los tres principales retos que nos hemos dado en este plan para contextualizar la comparecencia. El primero, definir una estrategia competitiva, concreta y factible de ser desarrollada; el segundo desarrollar un modelo societario organizativo y el tercero, posicionar de forma decidida Correos en el ámbito de las nuevas tecnologías. Estos tres principales retos se construyen sobre la base de ocho estrategias básicas que quisiera también de forma muy sumaria, dado que en ellas se vierte el soporte económico del presupuesto, recordar a sus señorías.

La primera estrategia, como no podía ser de otra forma, se refiere a fortalecer el servicio público postal. A tal efecto, estamos actuando ya en dos vías: una, incrementar la calidad. Puedo decirles a SS.SS. que, según los datos del primer semestre del 2001, frente al 2002, la calidad se ha incrementado en un 7,3 por ciento, concretamente cinco puntos, y dos, incrementar la accesibilidad a los servicios de Correos. Puedo decirles que en el último año hemos abierto 90 oficinas nuevas y se han ampliado horarios de tarde en 23 oficinas que solamente tenían horario de mañana. El segundo eje se refiere a la modernización de Correos. Modernizar Correos es creer en el correo público en el país y esto significa invertir. Tenemos previsto, como saben SS.SS., invertir 961 millones de euros, lo que es lo mismo, 160.000 millones en los próximos cuatro años en un plan de infraestructuras con 70.000 millones; en un plan de automatización, con 50.000 millones de pesetas ó 300 millones de euros. Puedo darles ya cifras de nivel de compromiso en este primer año. De los 50.000 millones, hemos comprometido 30.000. Esto significa que, en el primer año del plan, se ha comprometido el 60 por ciento de su cuantía.

Otra de las inversiones claves es el plan de sistemas, la adecuación tecnológica de la sociedad, con una inversión prevista en el cuatrienio de 153 millones de euros. Están comprometidos a esta fecha el 37,6 por ciento, o, lo que es lo mismo, 9.585 millones de pesetas. El tercer planteamiento se refiere a la diversificación y potenciación de la cartera de servicios de actividades no postales. No sólo hemos de hacer mejor el correo del país sino que tenemos que tener presencia también en la paquetería comercial, en el fomento de la distribución de productos bancarios y configurar una red de oficinas postales que ofrezca más servicios a los clientes y a los ciudadanos. A tal efecto, puedo darles los siguientes datos. En el ámbito de la paquetería

expres se ha firmado un convenio con nuestros colegas del correo francés, el 21 de junio, por el que Correos y la Post van a tener una empresa, en este caso de mayoría accionarial del correo español, que por primera vez tendrá una empresa específica dedicada a la paquetería exprés. En el ámbito de bancarios vamos a seguir potenciando la actividad muy vinculada con la tradición de Correos. En establecimientos postales, vamos a comprometernos a mantener la red de oficinas, eso sí, potenciando la diversificación de estas oficinas, tratando todos los productos y estrategias postales hasta la fecha, incrementando incluso éstas e incrementando también aquellos productos parapostales o no postales, para buscar una rentabilidad social del conjunto de la red de oficinas de Correos. En el ámbito del personal —otra de las estrategias básicas de nuestra organización—, tenemos vocación de seguir siendo la primera empresa de nuestro país, desde el punto de vista de empleo directo, con más de 60.000 personas en plantilla. Como ustedes saben, sindicatos y empresa, empresa y sindicatos, hemos firmado un acuerdo 2001-2004 para consolidar empleo hasta 10.000 puestos de trabajo en este momento con personal eventual y convertirlo en empleo fijo. También hemos llegado a un acuerdo en flexibilizar la organización, buscando polivalencia en los puestos, movilidad e incentivación en las retribuciones. Por último, también hemos firmado un plan de pensiones, el primer plan de pensiones desde el punto de vista de cuantía de una empresa pública y el segundo plan de pensiones en el ranking del total de empresas del Estado, seguidos de Telefónica. Es un plan en el que Correos ha invertido ya 1.800 millones de pesetas, en el que está suscrito ya el 50 por ciento de la plantilla y cuenta con un apoyo sindical mayoritario. Otra de las estrategias se refiere a las tecnologías, a las cuales me referiré posteriormente. Hasta aquí el rápido paso por las estrategias y por las acciones principales. Vayamos, si les parece, al proyecto de presupuestos de explotación y capital para el año 2002 que intentamos sea el reflejo numérico de las actuaciones descritas.

En el ejercicio 2001 hay dos hechos fundamentales. El primero, la transformación del régimen jurídico de Correos, la constitución de la sociedad estatal, Correos y Telégrafos S.A., y el segundo, la extinción de la actual entidad pública empresarial, con fecha 30 de junio de 2001, fecha en la que se inicia la operativa de la nueva sociedad estatal Correos y Telégrafos. En este ejercicio hemos entregado a la Cámara un presupuesto de Correos y Telégrafos junto a sus filiales, hemos presentado un presupuesto del grupo de Correos, léase Sociedad Anónima Estatal Correos, Sociedad Anónima Correos y Sociedad Anónima Correos Telecom. El presupuesto de explotación para 2002 del grupo Correos, asciende a 1.562 millones de euros, lo que es lo mismo 259.999 millones de pesetas, esto supone un incremento de 61 millones de euros (10.300 millones de pesetas), en términos porcentuales, un 4,1 por ciento. Los

ingresos de explotación alcanzan para el ejercicio 1.522,60 millones de euros (253.340 millones de pesetas), con un incremento del 3,61 por ciento. No obstante, para hacer homogénea la comparación, permítanme hacer una consideración. Está prevista una transferencia a una empresa que próximamente será una empresa mayoritaria de Correos, que es Cronoexpres, la empresa de paquetería, de alrededor de 4.000 millones de pesetas de cifras de negocios de Correos Sociedad Anónima Estatal, que se estima como volumen de negocio al transferir a Cronoexpres en dicho ejercicio económico. Se trata, en definitiva, de colocar allá donde nos hemos comprometido la paquetería exprés, la paquetería urgente de correos en una empresa del grupo Correos. Si se incluyera este importe el incremento de ingresos se situaría en un 5,2 por ciento respecto a la previsión de cierre del 2001. Esto se refiere a las cuentas del grupo. Ahora vamos a dar las cuentas de Correos como sociedad anónima estatal, dado que son las que más impactan desde el punto de vista de los resultados y de las cifras que SS.SS. tienen a su disposición.

En la composición de los ingresos destacan tres apartados. El importe de la cifra de negocios, las aportaciones y otros ingresos de explotación. La cifra de negocios de Correos asciende a 1.500,27 millones de euros (249.625 millones de pesetas), con un crecimiento de 51 millones de euros (8.500 millones de pesetas). Lo más importante en el incremento de los ingresos se refiere a los volúmenes postales, pero también hay otras causas que SS.SS. pueden tener interés en conocer. El incremento previsto de ingresos procedentes de la venta de productos parapostales y no postales que se van a realizar en las oficinas asciende a 6,54 millones de euros (1.089 millones de pesetas), que vamos a ingresar más. Otro planteamiento que supone un incremento de ingresos superior al previsto se refiere al ámbito de la filatelia. Se produce un aumento de 5,3 millones de euros, lo que supone un 42 por ciento más en este concepto, que se debe básicamente a la celebración de la exposición mundial juvenil de filatelia que va a tener lugar en el año 2002. Es una exposición donde pretendemos obtener unos beneficios de unos 20 millones de euros (340 millones de pesetas). En servicios bancarios también tenemos previsto un incremento de los ingresos. Concretamente vamos a ingresar en este concepto 1.441 millones de pesetas del total de ingresos bancarios, un 8,6 millones de euros, lo que supone un incremento importante del 23,37 por ciento.

El segundo gran capítulo, desde el punto de los ingresos, se refiere a las aportaciones a la explotación. El incremento de la aportación que realiza el Estado al coste del servicio postal universal es cero y se mantiene en los 2.960 millones que hemos recibido en el ejercicio anterior. Para finalizar los ingresos, cabe otra partida más modesta de 523 millones de pesetas (3,14 millones de euros), que se refiere a otros ingresos de explotación. Está compuesta básicamente por un incre-

mento en los ingresos que va a obtener la sociedad por la comercialización de su red de telecomunicaciones, con unos incrementos del 47,69 por ciento respecto al 2001. En la vertiente de los gastos, el gasto de explotación de la sociedad estatal va a ascender a 1.533,7 millones de euros (255.198 millones de pesetas), en términos absolutos unos 9.900 millones más que el ejercicio anterior. Los gastos de explotación se dividen en cuatro grandes apartados. El apartado de personal, que supone un 72,3 por ciento del total de gastos de explotación; otros gastos de explotación, con el 21,5 y otros dos apartados, aprovisionamiento y amortizaciones, con un 6,2 por ciento.

Vamos a analizar sumariamente cada uno de ellos, si les parece a SS.SS. Gastos de personal, 1.108 millones de euros (184.400 millones de pesetas), lo que supone un crecimiento del 3,4 por ciento en términos absolutos. Este crecimiento se debe a las siguientes consideraciones. En primer lugar, un incremento de retribuciones del personal, pactado en presupuestos, del 2 por ciento. En segundo lugar, a los impactos favorables, desde el punto de vista del personal, y ya no tan favorables, desde el punto de la cuenta de explotación, que tiene el acuerdo de consolidación del correo público, firmado con todos los sindicatos a los que me he referido salvo uno, donde se incrementan partidas importantes. Se incrementa la actualización de las indemnizaciones por razón de servicio, sobre todo, kilometraje. Se incrementa casi en 2.000 millones de pesetas la extensión del sistema de incentivos a toda la plantilla de la entidad. Se incrementa en 500 millones de pesetas el plan de pensiones. Se incrementa en 150 millones la formación. En definitiva, estamos hablando de un acuerdo que tiene una trascendencia económica muy importante para el 2002. Además, los gastos de personal suben un punto y medio más que lo que aparece en la ley de presupuestos, como consecuencia de las cuestiones referidas, así como del incremento de los gastos sociales al cotizar en el ámbito de la Seguridad Social, de la paga de resultados a los laborales no fijos, de los nuevos trienios, en definitiva, de mejorar las condiciones salariales del conjunto de la organización. Con este incremento de personal pretendemos obtener dos objetivos. El primero, un incremento a la productividad. Hemos de decir que los empleados de Correos están incrementando anualmente su productividad, me refiero a datos de 1997. Un empleado de Correos ingresaba en la sociedad, desde el punto de vista de ingresos totales dividido entre el número de empleados, 2,53 millones de pesetas, y en el año 2002 pretendemos un ingreso cercano a los 4 millones de pesetas por empleado.

El segundo objetivo que pretendemos con este acuerdo sindical es disminuir el absentismo en la entidad. Cada punto de absentismo supone alrededor de 1.000 millones de pesetas de gasto que conlleva una

disminución de las posibilidades en materia de gestión de recursos humanos.

Otros gastos de explotación es el segundo gran apartado en el ámbito de los gastos. Sube un 4,5 por ciento y, básicamente, tiene como consecuencia las siguientes actuaciones: un incremento importante en la inversión conlleva un incremento importante en los gastos de reparación y conservación; es decir, se aumenta un 11 por ciento estos gastos, un incremento en la inversión conlleva más metros cuadrados y la necesidad de incrementar la limpieza, que se hace en un 4 por ciento.

Otras cuestiones relevantes son los gastos que conlleva la exposición mundial juvenil de filatelia que, aún obteniendo un beneficio, grava los gastos en este capítulo. Otro incremento, sin duda importante, se refiere a las comisiones a las agencias comerciales como consecuencia del incremento de los ingresos que está obteniendo Correos. Puedo decirles que a fecha de agosto el incremento total de ingresos de Correos supera el 14,5 por ciento. El cuarto elemento se refiere a gastos de transporte. Gracias a una gestión más eficiente, los gastos de transporte van a disminuir en el año 2002 un 1,96 en relación con los del año 2001. Los saldos de correspondencia tienen un criterio contable distinto al del año pasado y por eso aparece un gasto que se corresponde también en la partida de ingresos.

Por último, uno de los gastos en los que está incurriendo la sociedad como consecuencia de su política de inversión es el incremento de los gastos de amortización; en el presupuesto del 2002, 1.434 millones más que el año pasado. Estamos ya en cifras de amortización de inmovilizado de 13.624 millones de pesetas o, lo que es lo mismo, 151 millones de euros.

Reconociendo la importancia presupuestaria de los gastos y, aún más, la importancia presupuestaria de los ingresos, la clave de las cuentas de una sociedad estatal, como en cualquier empresa pública o privada, son los resultados. La previsión para el grupo Correos del resultado del ejercicio para el año 2002 es alcanzar un beneficio de 26,98 millones de euros o, lo que es lo mismo, 4.489 millones de pesetas. El resultado de Correos, sociedad anónima estatal, es alcanzar un beneficio de 26,49 millones de euros o, lo que es lo mismo, 4.408 millones de pesetas, con un incremento en el grupo, desde el punto de vista de los resultados, de un 7,8 por ciento y un incremento en la sociedad estatal de un 4,72 por ciento.

Vamos acabando, por cuestiones de tiempo. El presupuesto de capital recoge la previsión que tenemos en los planes de inversiones contenidos en el plan estratégico que hemos enunciado de forma muy breve. Vamos a cumplir un año más con el compromiso de alcanzar en un cuatrienio la inversión de más de 900 millones de euros, (160.000 millones de pesetas) y el próximo año vamos a invertir en Correos 40.739 millones de pesetas (244,84 millones de euros). Si analizamos la evolución de la inversión en los últimos años, observamos que

Correos tenía un presupuesto en torno a 15.000 millones de pesetas que en el año 2001 hemos subido a 40.000 millones y en el año 2002 sobrepasan, como hemos dicho, los 40.689 millones de pesetas.

Las actuaciones más relevantes desde el punto de vista de la inversión serían las siguientes: construcción, reforma y adquisición de edificios y locales, 14.000 millones de pesetas; mecanización y automatización, 8.500 millones; informatización y telecomunicaciones, 10.200 millones y otras inversiones, mobiliario, sistemas de transporte y seguridad, unos 8.000 millones de pesetas. Dar algunos datos en relación con las inversiones sería decir, en primer lugar, que Correos va a hacer inversión en todas las provincias del Estado en el año 2002. Manteniendo este compromiso de realizar inversiones en todas las provincias quiero destacar algunas obras de mayor impacto desde el punto de vista postal que se van a producir en el año 2002. Me refiero a los centros de tratamiento postal sin automatizar. El primero de ellos, el centro de tratamiento postal de Teruel, con 114 millones de pesetas; Tarragona, 273 millones; Badajoz, 250 millones; Toledo, 250 millones y Huelva, 176 millones. Rehabilitación de edificios principales: A Coruña, 1.029 millones; Ourense, 375 millones; Pontevedra, 450 millones; San Sebastián, 483 millones; Logroño, 254 millones; Tarragona, 300 millones; Valencia, 1.495 millones; Albacete, 355 millones; Badajoz, 250 millones; Vigo, 400 millones; Cartagena, 307 millones y Tenerife, 618 millones de pesetas. Reformas en edificios singulares: Edificio Telex de Madrid, 987 millones; Escuela de Comunicaciones, 425 millones y Pabellón Postal de Ourense, 120 millones.

En el ámbito de la automatización, nuestro compromiso es muy claro. Hemos de llegar en el año 2002 a automatizar el 50 por ciento del correo en nuestro país. Vamos a pasar de un correo manual a un correo automatizado con inversiones muy importantes que voy a relatar de forma muy sucinta. Centros de tratamiento postal automatizados en España: Oviedo con 384 millones; Madrid —me refiero a la anualidad del 2002 y no hablo del conjunto de las inversiones; por tanto, de las realizadas en el 2001, que exceden de las que me voy a referir, tienen a su disposición la totalidad de la inversión en el supuesto de que fuera necesario rescatarlas—, 2.500 millones; Vitoria, 2.700 millones; Sevilla, 2.200 millones; Barcelona, 4.500 millones; Pamplona, Málaga y Granada, 536 millones; Valladolid, 1.984 millones; Santiago, 2.104 millones; Las Palmas, 395 millones; Palma de Mallorca, 1.065 millones; Tenerife, al finalizar la obra, 34 millones; finalizar la obra en Pamplona, 34 millones; en Málaga, 34 millones y en Alicante, 1.096 millones de pesetas.

En el ámbito de la informatización y las telecomunicaciones, quisiera decirles que estamos trabajando con proyectos que van a impactar sin duda en la calidad del correo y que van a modernizarlo y meterlo en la nueva economía de las nuevas tecnologías. Un siste-

ma de envíos registrados, de forma que cualquier ciudadano o empresa que confíe un envío certificado en Correos tenga en tiempo real la hora en la que fue entregado a su destinatario a través de Internet. Sistemas de giro, en el sentido de que cualquier ciudadano o empresa pueda, a través de Internet, realizar un giro desde su domicilio o empresa. Sistema de venta de productos en oficinas postales para hacer el seguimiento de la actividad que se realiza en las oficinas, que es cada vez más importante. Otro planteamiento importante se refiere a la oficina postal virtual, es decir, facilitar a las empresas de nuestro país la posibilidad de hacer notificaciones a través del apartado postal electrónico o, dicho de otra forma, cualquier empresa de este país puede decirle a Correos que, a través del correo electrónico, envíe una notificación con constancia fehaciente a un destinatario. Estamos en este momento ya ensayándolo con la Agencia Tributaria y les puedo decir que tenemos muchas esperanzas para aumentar nuestra actividad, no sólo la seguridad en las comunicaciones, sino la rapidez y la calidad en las mismas. Hay otros planteamientos desde el punto de vista informático que me reservo, por si alguno de ustedes tiene interés, para no agotar el tiempo que me otorga la presidencia.

Vamos finalizando con las aportaciones del Estado. Los esfuerzos inversores —que no los gastos corrientes— de la sociedad estatal tienen el respaldo del Estado, lo que se traduce en el ejercicio 2002 en que las aportaciones totales recibidas por la entidad para inversión se incrementan en 6 millones de euros o, lo que es lo mismo, en 1.000 millones de pesetas. Vamos a obtener, en consecuencia, una aportación del Estado de 25.000 millones de pesetas para el año 2002, frente a los 24.000 millones para el año 2001, que se van a distribuir de la siguiente forma: 2.800 millones para la aportación a la explotación, por tanto, el coste del servicio postal universal; 14.200 millones para aportaciones de capital, la misma cifra que el año anterior y aportaciones patrimoniales, 8.000 millones de pesetas, 1.000 millones más que el año anterior. Aquí están los 6 millones de euros ó los 1.000 millones de pesetas en los que se incrementa la aportación del Estado.

Le doy traslado de los siguientes compromisos. En términos homogéneos hemos visto que el crecimiento de los ingresos se sitúa en un 5,2, mientras que los gastos crecen un 3,63, lo que supone que los ingresos crecen un 43 por ciento más que los gastos. La segunda conclusión es que mantenemos el crecimiento del resultado del ejercicio antes de impuestos para correos, cifrándolos en unos beneficios antes de impuestos de 4.408 millones de pesetas, es decir, un 4,72, y para el conjunto del grupo correos unos beneficios de 4.489 millones de pesetas, un 7,8 por ciento más. Estos beneficios en ningún caso van a disminuir los compromisos de inversión, y así mantenemos el planteamiento de 40.000 millones de pesetas anuales hasta completar

160.000 millones en un cuatrienio, y este año la inversión ascenderá a 244,5 millones de euros, lo que es lo mismo 40.689 millones de pesetas. Vamos a gastar más en personal porque creemos que se está incrementando la productividad media por empleado en relación al volumen de ventas, pasando de 15.000 euros a 24.000 euros por empleado; de 2,5 millones de pesetas en el año 1997 a 4 millones de pesetas en el año 2002.

La quinta conclusión sería que vamos a pasar de un correo manual en nuestro país a un correo automatizado, con porcentajes entre el 46 y el 50 por ciento de correo automatizado en 2002 hasta completar en 2004 el compromiso del 80 por ciento, que ocho de cada diez cartas se clasifiquen de forma automática.

Señorías, hemos presentado lo que creemos que es un presupuesto que pretende ser real, que pretende explicitar el compromiso del Estado con la modernización del operador público, que pretende explicitar el esfuerzo inversor de correos y, desde luego, el beneficio en su cuenta de explotación. En nuestra opinión, es un presupuesto que permite cumplir la doble función de correos. Su principal función no es otra que la de ser el operador público y, en consecuencia, el titular del servicio público, y permite seguir fortaleciéndonos en nuestra condición de operador en un mercado liberalizado altamente competitivo en productos que ya están liberalizados a través de la diversificación y de la incorporación de nuevos productos de valor añadido.

Para finalizar les diré que asumimos el compromiso de ir avanzando en calidad, de ir avanzando en la eficiencia de la gestión, de mantener las tarifas más bajas de Europa y de obtener beneficios para reinvertirlos en la modernización del propio correos.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra el representante del Grupo Socialista, don Gerardo Torres.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Quiero dar la bienvenida al señor Núñez Feijóo, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista en la Comisión, donde no es la primera vez que comparece.

Quería comentarle un par de cosas previas. Para analizar los presupuestos de correos, como para analizar cualquier otro presupuesto de otra entidad de las que aquí se presentan, nosotros utilizamos los datos del propio presupuesto que nos proporciona el Gobierno. En el caso de correos utilizamos los datos del plan estratégico de correos, que nos parece pieza fundamental que hay que seguir para entender cuáles son las previsiones que correos realiza, y usted es lo primero que ha dicho. Por otra parte, utilizamos la comparecencia del presidente de correos, del señor Núñez Feijóo, así cobro el “Diario de Sesiones” para comprobar todo lo que nos ha dicho. Finalmente, utilizamos las preguntas

que normalmente venimos a formular, y hoy también será así, por escrito al compareciente.

La solicitud por escrito al compareciente es importante para nosotros porque, al hablar de presupuestos, este es un debate farragoso, donde es muy fácil bailar una cifra o dos o tres o diecisiete y, al final, en el “Diario de Sesiones” se pueden producir errores por baile de cifras, de unos o de otros. Por ejemplo, usted ha dicho en su intervención que con la exposición de filatelia pensaban tener un beneficio de 20 millones de euros, es decir —ha dicho usted—, 300 y pico millones de pesetas. Pues bien, ha bailado la cifra, porque 20 millones de euros no son 300 y pico millones de pesetas, son 3.328 millones de pesetas aproximadamente. Esto es algo muy sencillo que le pasa a cualquiera, al primero que le ocurre es a mí, no lo entienda como una crítica. Me parece inevitable que esto ocurra y lo digo para expresar por qué nos interesa tanto la contestación por escrito, porque ahí se fijan perfectamente las cantidades. Sin embargo, ahora me surge la siguiente duda: ¿cuál es la cifra real, los 20 millones de euros o los 300 y pico millones de pesetas? Se lo digo para que vea por qué son importantes las contestaciones por escrito aunque, repito, esto al primero que le pasa es a mí; no lo tome usted como una crítica porque es algo inevitable. Le doy esta explicación porque al final le voy a entregar, para que usted se la lleve —no quiero ningún comentario sobre ello ahora— una relación con las preguntas por escrito que le pido sobre el presupuesto. En esta relación he añadido que desglose los proyectos en que se basan las inversiones reales que dice correos que va a realizar en lo que se llama la distribución regionalizada de inversiones. Usted nos desglosa los proyectos por provincias y las cuantías para que sepamos exactamente de qué estamos hablando y poder comprobar después la ejecución del presupuesto.

No quiero intervenir mucho más, porque creo que lo básico es comprobar en el “Diario de Sesiones” lo que usted nos ha dicho, las cifras que nos ha dado, los razonamientos que hemos expuesto, los datos que nos ha proporcionado y, finalmente, comprobar la respuesta por escrito que nos proporcione. También lleva un anejo pidiendo datos e informes que tienen que ver con el presupuesto.

Me ha interesado todo lo que me ha dicho, pero hay algo que me ha interesado expresamente. Usted habla de que se va a constituir una nueva empresa con la Post francesa que se va a llamar Cronoexpres. Si es así, ésta será ya la segunda empresa que correos forma con la Post francesa. Y yo le pregunto: ¿Qué pasa con Cronopost? Es decir, si se constituye Cronoexpres, es verdad que para una línea muy específica, quiero saber si tiene algo que ver o alguna repercusión sobre Cronopost, que ya existe, que es una empresa participada por la Post francesa y por los correos españoles.

Ha hablado usted de que en el último año hay 90 nuevas oficinas y se ha ampliado, si he cogido bien la

cifra, el horario en 23 nuevas. Me parece que eso es muy importante, pero tan importante como eso para conseguir mejorar la calidad del correo es lo que venimos diciendo reiteradamente desde los bancos socialistas, y es que la plantilla en las zonas rurales, fundamentalmente plantilla de carteros, ha de adecuarse también a la realidad de las exigencias que el correo tiene, que cada día son mayores; es decir, el territorio sobre el que los carteros tienen que operar va cambiando constantemente. La política de vivienda hace que cada año vaya habiendo prácticamente más de un millón de viviendas nuevas en España; por tanto, hay nuevos buzones que exigen un mayor esfuerzo a correos para repartir y atender la demanda de los ciudadanos españoles.

Nos parece también fundamental que la política de personal en Correos tenga en cuenta esta variable si queremos mejorar la calidad. Yo, que no soy tan optimista como usted, aunque deseo serlo, espero que lo que usted ha dicho se cumpla en calidad. Y lo deseo fervientemente, entre otras cosas, porque en este país sólo tenemos el correo público para confiar en que el servicio público postal se presta en condiciones de calidad adecuadas a todos los ciudadanos. Nos parece que la política de personal en lo que se refiere a carteros es fundamental, porque correos tiene la plantilla congelada desde hace algún tiempo, incluso está disminuyendo ligeramente. Me parece lógico que usted remodele los servicios centrales o administrativos y, con esa remodelación que haga más fructífero el trabajo dentro de correos o aumento del rendimiento, pueda reducir plantilla.

Me preocupa que esa reducción sea en las zonas rurales, donde están los carteros. Porque no se reducen carteros, que también ha ocurrido, ni se cubren las bajas que se producen. No quiero abundar sobre esto. Es una de las preocupaciones que tenemos.

Otra preocupación es una pequeña reflexión que yo le quiero comentar a usted. Las subvenciones de capital este año para el correo están en 85,3 millones de euros, que son aproximadamente 14.000 millones de pesetas; son iguales a las del año 2001 y un 6 por ciento más que en el año 2000; las aportaciones de capital, 48 millones de euros, que aproximadamente son 8.000 millones de pesetas, un 14 por ciento más que en el año 2001. Por tanto, el total de subvenciones y aportaciones de capital viene a ser 133 millones de euros, aproximadamente 22.000 millones de pesetas. Esto representa el 54 por ciento del total de las inversiones previstas, que son 244 millones de euros. Mi reflexión relacionada con esto es la siguiente: ¿no sería lógico que un servicio público esencial, como nosotros entendemos que es el servicio postal universal, fuera prestado y financiados sus costes por el Estado y no tuviera que repercutir en la cuenta de resultados de la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos? Es decir, ¿no sería lógico, conociendo los costes reales de la prestación del servicio postal universal por parte de la Sociedad

Estatad de Correos y Telégrafos, que fueran sufragados y, por tanto, entregados a la sociedad estatal vía capítulo 4, vía capítulo 7 por parte del Estado? Es una pequeña reflexión que le hago porque nos parece que, siendo una responsabilidad del Estado la prestación de un servicio público esencial, como es el servicio postal universal, debe ser el Estado quien se preocupe de la prestación y, por supuesto, quien la financie, lo preste a través de la sociedad estatal o incluso a través de una empresa privada. Pensamos que esto libraría al correo de problemas y, sin duda, beneficiaría la cuenta de resultados de la sociedad estatal, porque, si no me equivoco, con los datos que tengo, el 99 por ciento de los tráficos y el 90 por ciento de los ingresos de la sociedad estatal provienen del servicio postal universal.

Comentaré el tema de las tarifas. Usted siempre dice que las tarifas de España son las más bajas de Europa y tiene razón. Es verdad, pero pensamos que la política de tarifas tiene unos límites que no deben ser sobrepasados ni por arriba ni por abajo, es decir, hay que buscar el equilibrio en la política de tarifas. ¿Por qué? Porque nosotros como país estamos aproximadamente a un 20 por ciento de la renta per cápita de la media europea —por tanto, hay que ponerlo en relación con el precio de los servicios de correos— y porque nos preocupa que el servicio público universal llegue en calidad a todos los ciudadanos. ¿Eso que significa? Que cuando las tarifas son muy altas se propicia que puedan venir a competir con el correo público español otros operadores (debo recordar que tenemos en España el servicio público más liberalizado de Europa; somos el país de Europa que más liberado tiene el correo, por lo que existe muy poca reserva para el operador público en comparación con la mayoría de los otros países) y, sin embargo, si las tarifas son muy bajas se impide que vengan a competir otros, pero se beneficia al ciudadano; con eso se puede perjudicar la cuenta de resultados de Correos. Por eso digo que hay que buscar el equilibrio.

Termino, preguntándole al señor presidente de correos cuál piensa que puede ser la evolución lógica de las tarifas en los próximos años para encontrar el equilibrio que le parezca que es el aconsejable.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, a continuación, el representante del Grupo Mixto. Señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Quería preguntar al señor presidente de la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos, en primer lugar, si piensa que la política de gastos en personal es la adecuada para mantener un servicio postal universal en el caso concreto del territorio español, que tiene más entidades territoriales reconocidas, y, en concreto, si hay algunos desajustes graves en el ámbito rural y también, en particular, en las zonas metropolitanas o suburbanas. En segundo lugar, si puede concretar, aunque ya lo ha

hecho en parte, cuáles son los objetivos de las inversiones en correos y telégrafos en Galicia por un valor de 18.283.000 euros. **(El señor vicepresidente, Companys Sanfeliú, ocupa la presidencia.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Companys Sanfeliú): Tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Voy a ser brevísimo, señor presidente, si la voz me lo permite.

Vaya por delante la felicitación de cortesía al señor Nuñez Feijóo y la gratitud por su presencia aquí y por lo amplio y exhaustivo de sus explicaciones. Mi felicitación objetiva y no personal, y cuando digo felicitación objetiva se refiere a que el señor presidente de la empresa estatal de correos culmina una ejecutoria desde el año 1996 y no puedo resistirme a subrayar el hecho fundamental de que el presupuesto que presenta para el año 2002 tiene, como tenía el del año 2001, un superávit de 4.500 millones de pesetas en números redondos; cifra que, obviamente, se compara con ventaja con la cifra de déficit que se registraba el año 1996 que, si no recuerdo mal, ascendía a 36.263 millones de pesetas, con una circunstancia importante, y es que la subvención de explotación entonces era siempre mayor que la subvención de capital, cosa que ni sucedía en el presupuesto para el año 2001 ni, obviamente, sucede para el año 2002. Consiguientemente, mi felicitación objetiva y mi felicitación por los compromisos que ha asumido en la última parte de su discurso. En particular le haría unas cuantas, si no preguntas, reflexiones.

La primera sería: ¿cuál cree, señor director, que han sido los efectos más relevantes de la nueva forma jurídica en el tiempo que ha transcurrido? Esto tiene que ver con alguna de las preguntas que ha formulado el señor Torres Sahuquillo, que da la impresión de que no ha entendido bien cuando plantea por qué no se va a una subvención mucho más generosa, de tal manera que el Estado asuma la totalidad de los costes, con lo cual, evidentemente, la rentabilidad del servicio de correos, considerado autónomamente e independiente, sería más importante.

Otras preguntas tienen que ver con los compromisos que ha asumido el señor presidente: ¿Cuáles son las claves del mantenimiento del resultado positivo de 4.500 millones de pesetas, de los objetivos que se proponen desde el punto de vista del servicio —es decir, que el 80 por ciento de las cartas tarde sólo 24 horas—, para que el 50 por ciento del conjunto del correo esté automatizado?

Dos temas muy concretos: ¿cuál es la clave del aumento de la productividad, que ha dado un salto importante puesto que, según datos que ha dado el señor director, ha pasado de 2.500.000 por trabajador a 4.500.000 como objetivo que se propone para el año 2002? Finalmente, y me sumo a la pregunta que formula el portavoz socialista: ¿Cuál es el desarrollo que

prevé el director general de la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos en materia de política tarifaria?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Companys Sanfeliú): Para contestar a las preguntas, tiene la palabra el presidente de la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS** (Nuñez Feijoo): Gracias por sus aportaciones constructivas en relación con la mejora del servicio postal y, sobre todo, por sus preocupaciones sobre cómo podemos mejorar un servicio en el que la mayoría de los ciudadanos cree y un servicio en el que la mayoría de los ciudadanos valora, aunque, como es lógico, solicita su mejora continua en términos de calidad y en términos de seguridad.

Le agradezco al señor Torres Sahuquillo que utilice todos los datos para formar opinión en relación con la marcha de correos, es bueno utilizar todos los datos para tener una estrategia global. Efectivamente, el plan estratégico al que me he referido inicialmente es el compromiso que hemos asumido el 23 de mayo en esta Comisión y el compromiso que hemos asumido en el entorno de la sociedad para mejorar el correo público del país. Vamos a intentar cumplirlo. La expresión cifrada de este plan estratégico serán los presupuestos que cada año se presentan a las Cámaras. Le agradezco también que los datos los coja, como es natural, del “Diario de Sesiones” porque creo que reflejan fielmente lo que pretendemos hacer y conseguir, y sobre ese tipo de planteamientos es sobre los que nos gustaría examinarnos.

El señor Torres Sahuquillo lleva razón y yo, para facilitarle la conversión de euros en pesetas, le voy a hacer un regalo, una calculadora que ha hecho correos para facilitar estas conversiones. Usted ya ve que el presidente de correos no solamente no la utiliza, sino que cuando la utiliza lo hace inadecuadamente. **(Risas.)** Lo que le quiero decir, señor Torres Sahuquillo es que, efectivamente, me he pasado en un cero. Son 340 millones de pesetas, aproximadamente unos dos millones de euros, en ningún caso 20 millones de euros. Hacer una exposición filatélica con 3.000 millones de beneficios sería un caso de tesis doctoral.

Le daré respuesta a las preguntas que ya me ha anticipado S.S. que va a realizar y, por supuesto, las inversiones territorializadas, con especificidad de provincia y comunidad autónoma y con el alcance que usted necesite. Una de las grandes novedades del correo en nuestro país es que está dispuesto, con el esfuerzo de todos los que trabajan en la sociedad estatal, a invertir 160.000 millones de pesetas, lo que supone 100.000 millones más que en la legislatura anterior. Vamos a automatizar el correo en el país, como hemos dicho, vamos a informatizar los procesos postales y los proce-

sos de gestión y vamos a dar un vuelco a las carterías, a los centros de tratamiento, a las oficinas; en definitiva, vamos a dignificar el correo de España y a intentar hacer inversiones financieras en el ámbito de adquisiciones, de participaciones en alguna empresa que pueda dar más impulso a la actividad y a la diversificación de correos.

La agradezco, insisto, señor Torres Sahuquillo, el tono de su intervención y, respecto a las cuestiones concretas a las que se ha referido, debo decirle que, en relación con el acuerdo con la Post, y si va haber dos empresas, Cronoexpres y Cronopost, el 21 de junio hemos firmado un acuerdo con el presidente de la Post por el que la empresa Cronopost, 50 por ciento francesa, 50 por ciento española, se convierte en una empresa de mayoría accionarial del correo español, en una empresa gestionada por directivos que nombre el correo español y cambie de marca. La marca Cronopost, como usted sabe, es una marca del correo francés y nosotros creíamos razonable que en el ámbito de España hubiera una marca que no fuese patrimonio del correo francés, sino de la propia sociedad y hemos cambiado esta marca por Cronoexpres, incorporando exprés para identificar a los ciudadanos el producto de mayor venta en el ámbito del exprés, que es Postal exprés. En consecuencia, hemos añadido esta traducción de tiempo, el exprés, para identificar esta marca que conocen los ciudadanos que utilizan el exprés en correos.

Le agradezco que considere positivo el incremento de 90 nuevas oficinas y de 23 oficinas que atiendan de 8,30 de la mañana a 8,30 de la tarde. Esto es bueno desde el punto de vista de la accesibilidad.

Usted también ha mostrado su preocupación en relación con adecuar la plantilla en el ámbito rural. Se trata de completar jornadas. No interesa tanto tener personas que realicen jornadas reducidas como tener personas que realicen jornadas completas, que pueden dar más calidad al correo, que tienen más diligencia en el momento de la prestación como consecuencia de su entrenamiento y, en definitiva, que tienen una identificación porque están trabajando más tiempo, a jornada completa, en la empresa. Lo importante son las horas/día desde el punto de vista de la distribución en el ámbito rural y esas se mantienen prácticamente estables en los últimos años. Estamos hablando de más de 57.500 horas que las personas dedican diariamente a reparto en el ámbito rural. También es muy importante dotar de medios a estas personas en el ámbito rural, dotar de motorización a estos carteros y, en consecuencia, que puedan hacer más kilómetros al día y abarcar más territorio. Ahí es clara la tendencia de kilómetros/día recorridos en el ámbito rural: 270.000 kilómetros/día en el año 1996; 285.000 kilómetros/día en el año 1998; 291.000 kilómetros/día en 1999 y 298.000 en el año 2000.

Hace usted una reflexión sobre las aportaciones de capital y el impacto que esto tiene en las aportaciones patrimoniales y en conjunto en la inversión. Usted se preguntaba si no parece razonable que el Estado pueda, de alguna forma, sufragar más este tipo de actuaciones, para lo que planteaba algo muy sensato: analicen los costes, concreten el coste del servicio postal universal y que el Estado financie el coste del servicio postal universal. Nosotros hemos completado la contabilidad analítica, sabemos los costes de los productos, tenemos intención de trasladar al Ministerio de Hacienda estos costes en este último trimestre del año y lo que hemos hecho para este presupuesto es mantener la subvención a la explotación o, dicho de otra forma, la aportación a la explotación en los mismos términos que el año pasado, incremento cero con 2.800 millones, y plantear al Estado la necesidad de invertir en el correo, 52 por ciento aportaciones del Estado, 48 por ciento aportaciones de correos. En los informes que maneja la Unión Europea, desde el punto de vista de la inversión, se considera que las aportaciones de los Estados deben estar en los entornos del 50 por ciento de la inversión total que realice el operador público anualmente. En consecuencia, nos estamos moviendo en los entornos de la Unión Europea y queda, insisto, presentar los costes para saber exactamente cuál es la aportación a la explotación que tiene que realizar la Administración general del Estado por el coste que asume el operador de cubrir todo el territorio con las tarifas.

Paso a comentar las tarifas. Tanto S.S. como el portavoz del Grupo Parlamentario Popular se han interesado por la evolución de las tarifas. Me consta que usted lee las intervenciones porque he creído entender que ha visto problemas si se bajan las tarifas y también si se incrementan. Es así y, por eso, hemos de buscar un equilibrio. El planteamiento no es decir: correos debe bajar las tarifas para facilitar el servicio postal universal. Eso sería un grave error. Tendríamos un servicio postal universal de una deficiente calidad, sin automatizar el correo y sin invertir porque no habría maniobra para hacerlo. Pero tampoco puede incrementar las tarifas de forma extraordinaria, porque esto conllevaría dar facilidades a la competencia y perjudicar a los ciudadanos. Debemos ser muy cautos en el asunto de las tarifas. Nuestro planteamiento es el siguiente. La contabilidad de costes nos tiene que decir el coste de los productos. En consecuencia, puede haber algún producto que tenga un incremento de tarifa importante; puede haberlo, lo veremos cuando tengamos la contabilidad de costes. En general, las tarifas deben evolucionar en los entornos del IPC. Esto es lo que pensamos, con independencia de que, si se acredita que el coste de un producto concreto es muy superior a la tarifa, podamos proponer su incremento. Pero, insisto, en general, nuestro planteamiento no es equipararnos a la media europea, que, en pesetas del año 2002, está en 77 pesetas una carta. Aquí, una carta, en el año 2001,

son 40 pesetas y para el año 2002 propondremos a la Comisión Delegada del Gobierno incrementos en torno al IPC.

En relación con la intervención del portavoz del Bloque Nacionalista Galego, sobre y si consideramos adecuada la política de gastos y de personal en la Comunidad Autónoma de Galicia, la respuesta es que sí, lo cual no significa que pudiera haber alguna más acertada, sobre todo si tuviésemos más beneficios de los que tenemos. Es muy importante destacar que una empresa que en el año 1999 perdía 2.700 millones de pesetas está en senda de beneficios dos años más tarde, en los entornos de 4.000 millones de pesetas de números negros, abandonando los números rojos. Como usted ha podido comprobar, el personal se incrementa un 3,5 por ciento frente al 2 por ciento que se incrementan las retribuciones. Esto es debido a apuestas por la incentivación del personal, por el incremento de incentivos, por incrementar el plan de pensiones y el plan de formación y el suplido o, dicho de otra forma, el precio/kilómetro que se paga en los ámbitos rurales a las personas que ejercen su labor en esas zonas diseminadas de la Comunidad Autónoma de Galicia. En definitiva, señoría, creemos que la política de gastos y de personal de correos es la posible en el presupuesto que hemos presentado y en el ámbito de la sociedad estatal en la que trabajamos.

Por otra parte, hemos dado cuenta de las inversiones en Galicia, que creo que incluso podrían colmar las aspiraciones del BNG; cuestión distinta es que las colmen.

En Galicia, igual que en otras comunidades, estamos intentando hacer un esfuerzo inversor. En el año 2002-2003 Galicia va a tener unos incrementos muy importantes desde el punto de vista de la inversión. Estamos hablando de remodelar el cien por cien de las oficinas principales de la comunidad autónoma (Vigo, Pontevedra, A Coruña, Ourense, Santiago, Lugo y Ferrol), de automatizar el correo en Galicia con una inversión de más de 2.000 millones de pesetas en el centro de tratamiento postal de Labacolla, en las inmediaciones del aeropuerto de Santiago; en definitiva, señorías, hablamos de inversiones que superan los 5.900 millones de pesetas. Insisto en que son inversiones que Galicia necesitaba y según espero estaremos en disposición de ejecutarlas a lo largo del cuatrienio al que he hecho referencia.

Ha planteado S.S. cuestiones en relación con los servicios rurales de Galicia, que es una de las comunidades junto con la de Castilla y León de mayor diseminación de población. Los enlaces rurales en Galicia se han incrementado en 2001 frente a la legislatura anterior, pero lo fundamental es que el total de servicios tanto en oficinas auxiliares como enlaces rurales tiene una línea razonable. Insisto, como decía el señor Sahuquillo, en que lo fundamental son los kilómetros que anualmente recorren motorizados los carteros en la

comunidad autónoma y vemos que estos kilómetros han pasado de 56.000 kilómetros en el año 1996 a 64.400 en el año 2000 y 65.600 en el año 2001. Esto quiere decir que la motorización de estas personas que trabajan en el ámbito rural es la clave, junto con completar las jornadas, para mejorar la actividad de la distribución de correspondencia en el ámbito rural de la comunidad autónoma.

En relación al portavoz del Grupo Popular, le agradezco igual que al resto de portavoces su tono y el contenido de su intervención. En nuestra opinión, la nueva fórmula jurídica no sólo era necesaria sino que era imprescindible, se trataba de que el correo de España estuviera, junto con el de Luxemburgo, sin haberse configurado en fórmula mercantil. Se trataba por tanto de un planteamiento de homologación, de defensa del correo público a fin de darle herramientas que puedan hacerle competir en igualdad de condiciones con el resto de operadores públicos y privados europeos y en definitiva de una clara apuesta por un servicio postal de calidad, ya que el hecho de que sea público conlleva mayor responsabilidad desde el punto de vista de la calidad y también de la gestión. En cuanto a la productividad, las claves para incrementarla, como en cualquier empresa, consisten en primer lugar en incrementar los ingresos. Si la productividad la medimos en términos de ingresos dividido por número de empleados, es evidente que cuantos más ingresos haya más posibilidades tenemos de incrementar la productividad, y el correo español no solamente está manteniendo la cuota en el ámbito postal sino que la está incrementando; estábamos en un entorno del 85 por ciento de la cuota de correspondencia y en este momento sobrepasamos el 90 por ciento. Hay nuevos clientes, clientes muy importantes, entidades financieras que lógicamente exigen calidad al correo; están confiando cada vez más en Correos y algunas de las que no trabajaban con Correos en este momento algunas de ellas ya han firmado contrato y con otras estamos intentando formalizarlo, algo que espero hacer en los próximos meses. Por consiguiente hay un incremento de negocio, de volumen de ingresos importante y después una conservación del número de plantilla. Es evidente que si motorizamos a nuestros compañeros podremos llegar más lejos todos los días; es evidente que si automatizamos el correo vamos a necesitar menos gente para clasificación. En definitiva, se trata de una política de mantenimiento del número de personas, eso sí acordando con los sindicatos, convirtiendo el empleo eventual en empleo estable y fijo y conservando el número de plantilla en términos absolutos para que este incremento de productividad conlleve esta cuenta de resultados desde el punto de vista de los beneficios y también de algunas mejoras en el ámbito de personal.

En cuanto a la política tarifaria, como he contestado al señor Sahuquillo, reitero lo dicho de mantenernos en los entornos del IPC y cuando esos datos estén a disposición

de la sociedad estatal estudiaremos los costes de algún producto en el que podamos acreditar que son muy superiores a la tarifa, pero manteniendo en todo caso, insisto, unas tarifas muy por debajo de la media europea, porque es verdad, como decía el señor Sahuquillo, que España y Austria son los dos países con mayor liberalización del sector postal y en consecuencia cuando hay una liberalización del mercado los costes tienen que ser contenidos. Es verdad que en aquellos países europeos donde el monopolio es muy amplio y las tarifas son muy altas con sus excedentes están invirtiendo en países como España y en otros y comprando operadores paqueteros o de otro tipo en perjuicio, reitero, de nuestras posibilidades; de ahí la necesidad desde hace tiempo de convertir a Correos en sociedad estatal, la necesidad de diversificar nuestro negocio y la necesidad de competir.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Companys Sanfeliú): Muchas gracias, señor presidente.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO (LLORCA ORTEGA), A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, BLOQUE NACIONALISTA GALEGO (Número de expediente 212/000644) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA (Número de expediente 212/000700)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Companys Sanfeliú): Señoras y señores diputados, procedemos a continuación a celebrar la siguiente comparecencia, del señor presidente del Ente Público Puertos del Estado, don José Llorca.

Tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO (LLORCA ORTEGA)**: Muchas gracias, señor presidente.

Antes de someterme a las preguntas que juzguen oportunas desearía ofrecerles de forma rápida y concisa las líneas generales que nos han servido desde el Ente Público Puertos del Estado para preparar e incluir en los Presupuestos Generales del Estado el presupuesto consolidado del sistema portuario español de titularidad estatal para el año 2002.

En primer lugar me referiré a los principales objetivos perseguidos en el ámbito económico, que se pueden resumir en cinco puntos. El primero sería el crecimiento de todas y cada una de las autoridades portuarias o de los puertos españoles desde el punto de vista de la mejora de su posición competitiva, de tal forma que se pueda mantener la interoceanidad, es decir la regularidad de los tráficos de los grandes puertos comerciales del Estado, y también la especialización de los puertos pequeños en un ámbito de competencia suficiente.

El segundo punto consiste en maximizar la rentabilidad de las autoridades portuarias, es decir, el crecimiento de la autoridad portuaria en sus inversiones, de forma que pueda financiarse sin recurrir a la necesidad de los Presupuestos Generales del Estado y por tanto con unos niveles de rentabilidad sobre sus activos adecuados que permitan seguir ese ritmo inversor.

En tercer lugar se trata de optimizar al máximo la inversión en las autoridades portuarias para adecuarlas a las necesidades de la demanda, potenciando por tanto su crecimiento sostenible, y aumentar el peso relativo de ingresos por concesiones de tal forma que vayan teniendo una importancia cada vez mayor en los ingresos de las autoridades portuarias.

En quinto lugar pretendemos minimizar al máximo el endeudamiento de las autoridades portuarias sin detrimento de la planificación incluida en el plan de infraestructuras 2000-2007.

Por tanto las magnitudes económicas que nos han servido para preparar estos presupuestos se basan fundamentalmente en una previsión de crecimiento de los tráficos para el año 2002 del orden del 4,2 por ciento global, que es relativamente menor o algo menor que el crecimiento con el que cerramos el año 2000 y en cambio mayor que aquel con el que prevemos cerrar el año 2001, que esperamos que sea de un 3,1 por ciento.

Me gustaría destacar en estas previsiones que hacemos básicamente un crecimiento pequeño de los graneles líquidos para el año 2002, del orden del 2,6 por ciento, un crecimiento un poco mayor en los graneles sólidos del 3,6 por ciento, y, por el contrario, toda la planificación presupuestaria se ha hecho pensando y teniendo bien simulado que la mercancía general está en condiciones de crecer en los puertos de interés del Estado del orden del 6,5 al 7 por ciento durante el año 2002. Esto, como pueden imaginar, señorías, demuestra la vitalidad de la economía española en tráficos import-export y también es muy importante el creciente posicionamiento estratégico que tiene la península Ibérica en los tráficos internacionales y en las líneas del mínimo flete que dan la vuelta al mundo en función de la estrategia de las grandes navieras internacionales, que están tomando la península Ibérica como base importante para sus tráficos de trasbordo.

Con esta previsión de crecimiento de tráfico hemos incluido un presupuesto de explotación de tal forma que, hablando en pesetas, el importe neto que esperamos de la cifra de negocio que está previsto para el 2002 será de unos 115 ó 116.000 millones de pesetas, lo que va a representar un incremento del 5 por ciento sobre el ejercicio de 2001.

De esos ingresos, el 77 por ciento va a seguir siendo el cobro por tarifas portuarias, y por tanto por utilización de las infraestructuras públicas en el ámbito de los puertos, y el restante 23 por ciento va a ser de ingresos por cánones por utilización privativa del dominio público.

Las tarifas van a crecer del orden del 2,95 por ciento, pero por el contrario los ingresos por cánones, es decir, por utilización privativa del dominio público va a crecer del orden del 13 por ciento, lo que significa que estamos hacia un camino ya muy consolidado, muy definido del modelo de puerto propietario que estamos impulsando como modelo de gestión. El peso de los cánones en el conjunto de las tarifas evolucionará desde el 21 por ciento con que esperamos cerrar el año 2001 a un peso de cánones del orden del 23 por ciento cuando acabe el año 2002.

En cuanto a los gastos de explotación presentan en su conjunto un incremento moderado del 6,4 por ciento por encima de los ingresos, por algunas causas señaladas, independientemente del aumento del IPC previsto en los Presupuestos Generales del Estado y se debe fundamentalmente al impacto de los nuevos convenios colectivos que se acaban de negociar durante este año y que entrarán en vigor en razón del nuevo marco de negociación local de los puertos y a algo muy importante en los gastos de personal, que es la progresiva evolución de los puertos hacia el nuevo modelo, lo que significa que se van a ir, al externalizarse y pasarse a la iniciativa privada lo que es prestación directa de servicios, como son grúas o suministros, evidentemente hay un cambio en la dotación de personal que, manteniéndose, cambia de cualificación, yendo hacia personas más dedicadas a aspectos administrativos o de gestión, en contra de la masa laboral tradicional que habían tenido los puertos españoles; es decir, la evolución de los puertos hacia un modelo de puerto propietario también da lugar a una evolución de lo que tiene que ser la masa laboral en los puertos. Digamos que en las externalizaciones de grúas han dado lugar lógicamente a que haya habido traspaso a sociedades estatales de estiba, de gruistas y de otro personal vamos a decir laboral de las autoridades portuarias, y, en contra, los nuevos criterios de control de tráfico marítimo, los nuevos criterios de vigilancia, etcétera, hacen que los colectivos como guardamuelles u otros dedicados a otras labores, por tanto mejor pagados en general, tengan que estar más presentes en los puertos.

Lo que es importante en este esquema presupuestario es que la relación o ratio de gestión gastos de explotación-ingresos de explotación vemos que tienen una tendencia favorable. Estamos en este momento del orden del 73 ó 74 por ciento, es decir, que de cada 100 pesetas ingresadas 73 ó 74 van a gastos, y es una magnitud que se mantiene también en esta propuesta presupuestaria. Los resultados de las operaciones que esperamos para 2002 y que están incluidos en los presupuestos son positivos, del orden de 34.000 millones de pesetas, que van a representar un 12,1 por ciento de crecimiento respecto al año 2001. La razón fundamental de esta evolución, entre otras, pero me gustaría destacarla para que SS.SS. la conozcan, ha sido prácticamente la completa reducción o la gran minimización de los recursos tarifarios que hasta ahora había por la

ventaja que ha supuesto la aplicación de la propuesta normativa contenida en la Ley de acompañamiento que el año pasado aprobaron las Cortes Generales, en el sentido de que al elevar el rango de ley las órdenes ministeriales de 1998, más todas las disposiciones que admitían la compensación entre las nuevas liquidaciones efectuadas por recursos tarifarios, ha dado lugar a la práctica anulación de los recursos tarifarios y por tanto a las provisiones que en función de eso tienen lugar.

En cuanto al presupuesto de capital, como es conocido, las fuentes de financiación de las autoridades portuarias son básicamente los recursos propios generados, que lógicamente están formados por los beneficios y las amortizaciones y las subvenciones de capital procedentes de los fondos europeos, a través de los cuales desde el Ministerio de Fomento y del de Hacienda se está impulsando que los puertos también aprovechen este marco comunitario 2000-2006 para dejar las infraestructuras preparadas, sobre todo en cuestiones de abrigo para tener los puertos preparados para los próximos 50 años en función de las necesidades de la demanda. En las deudas a largo plazo el endeudamiento es muy ligero y muy centrado en algún puerto como puede ser el puerto de Barcelona, en razón del esquema financiero por el que se va a financiar la gran ampliación, necesaria sin duda, del mismo para mantener algo que consideramos que tiene gran valor, que es la interoceanidad de los grandes puertos españoles que están fundamentadas en acumular masa regular y líneas de tráfico regular.

Los recursos generados, que constituyen la primera parte con que se van a financiar los puertos en el 2002, van a presentar un incremento del 3 por ciento respecto a 2001 y con toda seguridad estaremos en condiciones de sobrepasar la cifra de 60.000 millones de pesetas de recursos generados; así que en un volumen de negocios del orden de 115.000 millones el sistema es capaz de generar recursos y con un sistema de autofinanciación de afrontar el plan de infraestructura en lo que respecta a los puertos con una cantidad de dinero importante, es decir, con 60.000 millones de pesetas generados. Como he dicho antes, el esfuerzo del Ministerio de Fomento para asignar parte del cupo o de la parte estatal de los fondos comunitarios a los puertos también es significativo. A partir de 2002 ya van a estar completamente operativos los programas FEDER, y por tanto las subvenciones europeas de capital incluidas en los presupuestos experimentan un aumento sustancial, llegando en 2002 a los 28.000 millones de pesetas para todo el sistema, lo que representa una parte importante de la financiación global para las nuevas infraestructuras.

El incremento propuesto de autofinanciación bancaria a largo plazo previsto para 2002 va a ser del orden de los 11.000 millones de pesetas, pero básicamente fundamentado por las necesidades de algunos puertos que afrontan grandes ampliaciones, particularmente el

puerto de Barcelona, cuyas obras como saben, se han adjudicado recientemente por un valor aproximado a los 65.000 millones de pesetas; dichas obras básicamente consisten en la construcción de los nuevos diques de abrigo y en la ampliación del puerto hacia el sur.

En resumen, la deuda bancaria a largo plazo que van a tener los puertos españoles va a evolucionar en el año 2002 desde algo más de los 38.000 millones del año 2001 hacia estos 49.000 millones, es decir, con unos 11.000 millones netos más. Como ustedes pueden observar, representa un incremento muy ligero, del orden del 3 por ciento del pasivo, por lo que, como se puede ver, los puertos españoles gozan de una salud financiera muy importante.

En cuanto a las ampliaciones de fondo, las inversiones consolidadas en el año 2002 previstas en el presupuesto ascenderán a algo más de 119.000 millones de pesetas, lo que supone un incremento muy importante respecto al año 2001, del orden del 35 por ciento, y prácticamente duplica la inversión media anual en la década de los noventa. Esperamos cerrar el ejercicio —y así se incluyen en los presupuestos— con unas inversiones de casi 90.000 millones, algo más de 88.000 millones de pesetas, lo que representa un grado de cumplimiento, a final de 2001 de las previsiones del plan de infraestructuras en el ámbito de puertos 2002-2007 del orden del 20 por ciento. Es decir, a final del año 2001 se habrán certificado del orden de 150.000 millones de pesetas de inversión pública, que representa, como he dicho anteriormente, un 20 por ciento de la inversión total prevista en el plan de infraestructuras.

En el modelo que estamos impulsando las inversiones públicas en los puertos se van a dedicar fundamentalmente a llevar a cabo nuevas incorporaciones de terrenos y de rellenos y, dadas las características morfológicas de la costa española, a proporcionar abrigo suficiente a los puertos. ¿Para qué? Para que la iniciativa privada, en función de la demanda, pueda construirse sus propios atraques, pueda construirse sus propios rellenos y en función de la demanda la actividad portuaria pueda progresar. En un país como el nuestro lo que necesitamos es tener abrigo y la disponibilidad que nos dan los fondos comunitarios se aprovecha para dejar los puertos españoles preparados y en buenas condiciones con abrigo suficiente para los próximos 50 años, de tal forma que progresivamente se vayan rellenando con las infraestructuras necesarias de atraque y de relleno que la demanda vaya impulsando en función de la propia inversión privada que se haga en los puertos y de la prestación de servicios portuarios, básicamente en el servicio de manipulación de mercancías. En este sentido, quiero indicar a SS.SS. que la inversión privada en los puertos españoles con la que esperamos cerrar el año 2001 puede superar los 90.000 millones de pesetas, por tanto, por encima de la inversión pública que hay en estos momentos. Los presu-

puestos que estamos manejando incorporan una inversión privada prevista para el año 2002 de 132.000 millones de pesetas, es decir, del orden de un 20 por ciento más que la inversión pública, de los cuales 35.000 millones son puramente para infraestructura portuaria, obras de atraque, etcétera; 80.000 millones son para equipamientos que los privados invertirán en los puertos y el resto hasta los 132.000 para otro tipo de infraestructuras en las cuales podíamos destacar, por su importancia, la ubicación en el dominio público marítimo portuario de instalaciones específicas, como pueden ser las centrales de ciclo combinado u otro tipo de instalaciones que necesitan estar en el dominio público en razón de las necesidades de sus tráficos. Quiero destacar el enorme efecto multiplicador que tiene la inversión pública en los puertos. En un régimen de competencia hay que cuidar dos cosas, en primer lugar, que no se hagan competencia desleal un puerto con otro y, por tanto, que no se destruyan los elementos que hacen fundamental la actividad de los puertos y, sobre todo, la regularidad de los tráficos; en segundo lugar lo que nos va a permitir consolidar algo que es muy importante en los puertos, que es la enorme importancia socioeconómica que ejercen en su territorio y la enorme generación de actividad económica que generan los puertos comerciales, sean pequeños o sean grandes, en su ámbito de influencia.

No quisiera acabar mi intervención sin hacer un comentario a SS.SS respecto a la evolución de las ratio de gestión que incorporan estos presupuestos. En este sentido, como ya he indicado, hay un mantenimiento o mejora de las ratio gastos de explotación-ingresos de explotación y la mejora del importe neto de la cifra de negocios en relación con la plantilla media, en el que si ese ratio en el año 2001 estaba en un 20,4 evoluciona en el año 2002 en estos presupuestos hacia el 21,5, es decir, que manteniéndose la misma plantilla evidentemente el importe de la cifra de negocios en los puertos aumenta. El mantenimiento de la relación gastos de explotación-plantilla media está en una ratio próxima a 15 ó 16 y algo que es importante que conozcan SS.SS. es la evolución positiva de la rentabilidad sobre los activos inmovilizados netos en los puertos españoles, en la que desde una ratio en el año 2001 del 2,4 por ciento, esperamos cerrar el año 2001 con una ratio del 2,9 por ciento y estos presupuestos que presento a SS.SS. prevén una rentabilidad en el año 2002 sobre el activo inmovilizado que como saben ustedes está próximo al billón de pesetas, del orden del 3,1 por ciento. Estas cifras nos garantizan no solamente la cobertura de los gastos de los puertos españoles sino una rentabilidad suficiente sobre el activo en orden a proseguir una política activa de infraestructuras necesarias para que en función de los requerimientos de la demanda los puertos españoles, pequeños y grandes, puedan crecer sosteniblemente. Esto es todo por mi parte, señor presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Companys Sanfeliú): Esta comparecencia la han solicitado el Bloque Nacionalista Gallego y el Grupo Parlamentario Socialista. Para defender sus posiciones tiene la palabra por el Bloque Nacionalista Gallego el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Voy a ser muy breve. Quería saber si el responsable estatal de los puertos nos puede aclarar qué proyectos son los que se van a iniciar en el año 2002 en los puertos de Galicia por un total de 13.409.000 euros, es decir, cuáles son las actuaciones concretas a que corresponde esta cantidad y a qué proyectos concretos corresponde la cantidad destinada a proyectos iniciados antes de 2002 por un valor de 62.354.000 euros. También nos gustaría saber si la construcción del denominado puerto exterior en cabo Prioriño en Ferrol cuenta con alguna ayuda económica o con algún tipo de cobertura financiera, directa o indirecta, por parte del Ente Público Puertos del Estado. Nos interesaría saber su opinión respecto de la potencialidad para captar mercancía en general y no solamente en graneles sólidos, mercancía de la que hoy en día prácticamente está cautivo el puerto de Ferrol. El puerto de San Cibrao, en concreto San Cibrao, que es otro puerto distinto que está prácticamente a más de 100 kilómetros de distancia de Ferrol, está dedicado al transporte de bauxita de la antigua empresa Alúmina-Aluminio, que hoy es la transnacional Alcoa. Nos gustaría saber si hay algún plan estatal para liberar a San Cibrao de este cautiverio y diversificar el tipo de mercancías que se pueda manejar en él y por tanto si hay prevista alguna inversión en el horizonte más o menos próximo.

Nos gustaría saber si se van a solucionar a corto plazo las deficiencias en la conexión intermodal que padecen algunos puertos gallegos y en especial el puerto de Ferrol, en lo relativo a la vinculación o conexión con un ferrocarril de cierta calidad y bien introducido en el espacio portuario.

Por último, en el caso de Galicia la Autoridad Portuaria está segura, los puertos tienen suficiente abrigo. ¿Se va a valorar de una forma más prudente y más pausada la política de rellenos indiscriminados, tanto en la ría de Ferrol como también en el caso de Vigo y de Vilagarcía, ya que en estos casos, sobre todo en Vilagarcía, afecta de forma importante a la riqueza pesquera y marisquera?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Companys Sanfeliú): En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente del Ente Público Puertos del Estado, esta es su segunda comparecencia con motivo de los segundos presupuestos con los que usted está vinculado, y este grupo parlamentario es consciente de que el marco estratégico que se ha fijado el sistema portuario de titularidad esta-

tal contiene una serie de objetivos generales para todo el sistema portuario y para cada autoridad portuaria. Existe un plan estratégico, un plan director, un plan de inversiones, un plan de empresa, los presupuestos y naturalmente el PAIF correspondiente. Desde este grupo parlamentario estimamos que estas comparencias no abarcan sólo preguntas específicas sobre inversiones en un dique o en una determinada terminal. Usted ha dado una explicación amplia, que nosotros agradecemos, pero tenemos una serie de planteamientos que queremos hacerle llegar.

La Ley de Presupuestos Generales del Estado —se decía años atrás, ahora parece ser que no es así— es una de las leyes más importantes de las que se debaten en las Cortes Generales a lo largo de todo el año, por cuanto va a afectar a la vida y a las estructuras económicas de 40 millones de ciudadanos españoles, de las comunidades autónomas, de las corporaciones locales y del propio Estado. De ahí que queramos decirle que las actuaciones concretas que se produzcan, que nos las van remitir expresamente porque lo vamos a solicitar por escrito una vez que se produzca su comparencia, tienen que estar fundamentadas en una serie de estudios, en una serie de marcos estratégicos y en una serie de planteamientos de una política de transporte de la que se derive esa política de infraestructuras y consiguiendo nunca de espaldas a la realidad a la que ha de servir, que es al transporte de mercancías y de pasajeros, a la intermodalidad. Porque los puertos españoles, en un país como el nuestro, netamente ribereños con tantos puertos de interés general y centenares de puertos de otro nivel bajo las competencias de las comunidades autónomas, son lugares en los que se produce, casi como regla de oro, la auténtica intermodalidad, la transferencia de un modo de transporte a otro. Consiguientemente, la cooperación tiene que surgir de esos entes vertebradores que son los puertos.

Usted bien sabe de nuestras preocupaciones y sabe de la resolución que se produjo aquí en los primeros días del mes de junio, en la que poníamos de manifiesto que el marco económico financiero que daría auténtica capacidad gestora y autonomía gestora en la función de cada una de las autoridades portuarias tiene que surgir de la nueva ley que, comprometida en la Ley de 1997, que incumplidos los plazos de tres años 1998, 1999 y 2000, el Gobierno no remitió, y que en la prórroga que el Gobierno se dio para los tres primeros meses de este año tampoco se remitió. Ahora estamos en un planteamiento en el que aspiramos a que antes de finalizar el año se produzca la entrada de esa ley. Señor Llorca, tenemos la respuesta muy voluminosa que el Gobierno dio al Pleno del Congreso de los Diputados en todas y cada una de las preguntas que formulábamos en la moción que se aprobó en aquella fecha, ahí están contestadas muchas de las preocupaciones que nosotros teníamos. Complementamos esa aspiración de información ya recibida con las que paso a leerle con la

mayor brevedad posible y que complementaré una vez que consuma mi tiempo.

Analizando Autoridad Portuaria tras Autoridad Portuaria, ya que las entendemos no como entes aislados sino como entes cooperadores y dirigidos vertebradamente por el ente Puertos del Estado, vamos a formularle una serie de preguntas concretas.

Queremos conocer, en primer lugar, los análisis de rentabilidad financiera y social, desde el punto de vista comercial, del puerto de Pasajes y los planes que tiene de construcción de un puerto exterior, aprobado por la correspondiente Autoridad Portuaria, así como la vinculación con los tráficos que tiene el propio puerto de Bilbao. ¿Cuál es la posición del ente Puertos del Estado en esta inversión y cómo se cuantifica en los próximos años? Con respecto al puerto de Santander, en segundo lugar, entendemos que es un caso en el que se da muy claramente la auténtica inserción puerto-ciudad. A nosotros nos parece que es un puerto urbano, en el que hay que compaginar la actividad portuaria con el normal desenvolvimiento de la vida ciudadana de su entorno y que la carga y descarga de carbones y otros graneles sucios que se producen en ese puerto producen distorsiones. De ahí que le podamos información sobre las medidas que la Autoridad Portuaria de Cantabria y el ente Puertos del Estado van a adoptar, con las inversiones correspondientes, para evitar los efectos nocivos que la manipulación de esos graneles sólidos puedan llegar a generar en los ciudadanos que habitan en el entorno del puerto. Es un tema medioambiental. ¿Cuáles son los gastos, las inversiones, por parte de las entidades públicas o privadas que se estén destinando a ese objetivo?

La Autoridad Portuaria de Gijón, en tercer lugar, tiene planteada una ampliación muy interesante, que puede llegar a duplicar la capacidad del actual puerto de El Musel. Quisiéramos conocer los análisis de rentabilidad financiera, previsiones de inversiones, etcétera. De modo análogo, en cuarto lugar, con respecto al puerto de Ferrol, realmente competitivo con el de La Coruña, cuáles son las inversiones, los criterios de gestión y de rentabilidades empresariales que sustentan las obras de ampliación del puerto exterior que se pretenden llevar a cabo. Respecto a planificación de inversiones, le queremos preguntar, en quinto lugar, señor Llorca, con carácter general, si el ente Puertos del Estado lleva a cabo un análisis global por cornisas. Si lo tiene hecho pedimos que nos lo remita y que nos dé una explicación acerca de las inversiones globales en función de esa cooperación en cada uno de los frentes, en el Mediterráneo, en el Cantábrico, en los archipiélagos. En séptimo lugar, cuál es la posición con respecto al puerto de Sevilla, la profundización en la ría, el aumento de las dimensiones de la esclusa y todos los planes de desarrollo que la Autoridad Portuaria de Sevilla ha diseñado, y cuál es la cooperación del ente Puertos del Estado y la periodificación en los años próximos, así

como los estudios de naturaleza medioambiental realizados. Por lo que se refiere a la Autoridad Portuaria de Málaga, en octavo lugar, planteamientos de cara a la elaboración del plan especial, desafectación y enajenación de parte del espacio portuario del puerto, tal como —según tengo entendido— esta previsto por parte de la Autoridad Portuaria. Y, en noveno lugar, sobre la Autoridad Portuaria de Alicante, donde las relaciones puerto-ciudad han sido históricamente complejas, por determinadas circunstancias que no es que queden en el olvido pero sí en el pasado. De ahí la importancia que este puerto está teniendo en las comunicaciones con puertos del Magreb, cuya singularidad nos lleva a poner atención al mismo.

Señor Llorca, en décimo lugar, el Gobierno español tiene suscritos, me parece recordar, desde el año 1988, convenios internacionales de mandato imperativo en nuestro país, vinculados a la seguridad en el transporte marítimo, que nos obligan a la introducción de mecanismos de seguridad en los puertos y seguridad a bordo de los barcos. La segunda no corresponde a su ámbito competencial, la primera, sí. ¿Cuál es la previsión para los años próximos para dotar y equipar a los puertos españoles no sólo en aquellos puntos en que se produce el ataque en el tráfico de cruceros, dadas las nuevas circunstancias en las que está envuelto el mundo entero, y qué previsiones tiene en las inversiones en el año 2002 y para incrementar la seguridad en los puertos? No hablo sólo del tráfico de cruceros sino del tráfico fundamental de pasajeros y también, por su singularidad, de puertos como el de Tarragona, por ejemplo, muy vinculado al tráfico de combustible, que requerirá una atención singular. Quisiera conocer la posición que existe por parte del ente Puertos del Estado con respecto al puerto de Castellón. Como bien sabe, hay toda una amplia temática, movimientos ciudadanos, movimientos empresariales, potenciación del puerto de Castellón desde la perspectiva del tráfico de graneles y su competencia con el puerto de Sagunto. Posición del ente Puertos del Estado acerca de esos desarrollos portuarios. Del puerto seco de Coslada también le quisiéramos pedir información. En función de los datos a los que estamos accediendo, es un modelo con el que nos identificamos pero en el que parece ser que las rentabilidades no son las suficientes. Es una experiencia muy interesante en el Estado español, que habrá que potenciar, estudiar y desde luego producir las reconsideraciones que sean precisas para que sirva al bien público, a esa interconversión de flujos y de transportes ya en tierra por entidades que están coparticipadas por las autoridades portuarias. Nos interesaría conocer la posición del ente Puertos del Estado con respecto a esos —nonatos aún, pero sí aspiraciones— puertos secos en la Comunidad de Castilla y León, concretamente el de Venta de Baños y en las afueras de León.

Quisiéramos que nos hablara, señor Llorca, porque no lo hemos visto en el proyecto de inversiones, del

proyecto Portel. Era un proyecto muy interesante, diseñado hace ya más de cinco años como una iniciativa del ente Puertos del Estado que usted preside, en sociedad con la compañía Telefónica como instrumento para transformar las comunicaciones y en concreto para posibilitar los procedimientos de envío de datos entre las comunidades portuarias, gestionando todo tipo de información consiguiendo rentabilizándola. Sin esa información, el ente Puertos del Estado y las propias autoridades portuarias avanzarían con una lentitud no deseable. Situación de proyecto Portel. ¿Se identifica el ente Puertos del Estado con ese planteamiento y qué pasos al frente, en el supuesto de contestación positiva, se van a dar. Y nos preocupa mucho la tasa de seguridad portuaria?

Señor Llorca, y esto lo ha expresado este diputado socialista en anteriores comparecencias, la seguridad tiene que enmarcarse en la seguridad del Estado. Que aquellos ciudadanos que se ven obligados a desplazarse de un punto a otro de la geografía nacional pasando por dos puertos, es el caso de un ciudadano que reside en la isla de Hierro y se desplaza a la isla de Tenerife—, tengan que pagar la tasa de seguridad portuaria en el puerto de Hierro y en el puerto de Tenerife va en contra de un principio básico recogido en la Constitución española. Es una marginación hacia los ciudadanos; a su aislamiento se suman cargas económicas, derivadas de esa circunstancia, por tener que desplazarse de una isla a otra a través de un barco que solamente atraca en los puertos. Si a las distintas cuantías de las tasas que tiene que pagar se suma la tasa de seguridad, usted me dirá.

Un último minuto, señor presidente, y termino. Históricamente, la ciudadanía española, los medios de comunicación, la Administración general del Estado no se ve inmersa en una sensibilidad potente hacia los puertos. No son entes de infraestructuras públicas baladíes, se trata de entes de infraestructuras básicas en las políticas de transporte. Encontrará siempre al Grupo Parlamentario Socialista recabando información y cooperando en la potenciación de estos entes públicos. Como termina mi tiempo de intervención y hay una serie de planteamientos que queremos hacer en la línea de las preguntas que le he formulado, se materializarán para que usted conteste por escrito, pero todo desde la perspectiva de intentar conocer mejor cuáles son las líneas directrices que justifican los contenidos del presupuesto y que enmarcarán inversiones continuadas en los años posteriores a efectos de hacer un auténtico seguimiento de las rentabilidades financieras y económicas de cada uno de los puertos que producen concesiones a la iniciativa privada de entidades de titularidad pública, de terminales públicas, que deben estar siempre en una situación de equilibrio económico financiero entre la rentabilidad deseada por parte de la entidad privada que ostenta el usufructo de ese ente de titularidad pública y el servicio público que tienen que servir.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Companys Sanfeliú): En nombre del Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra el señor Otxoa.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: Bienvenido señor presidente del Ente Público Puertos del Estado, señor Llorca. Mi intervención va a ser muy breve pues todos somos conocedores de lo que los puertos suponen de actividad económica y de potenciación de un territorio, en este caso, el de la Comunidad Autónoma de Euskadi, asomada al mar y con esa vocación marinera de siempre. Quizá repita la pregunta que anteriormente le ha hecho el representante del Grupo Socialista en el sentido de si ustedes han estudiado la conveniencia o no de transformar ese puerto de Pasajes, sacarlo al exterior, y recuperar esa bahía para el entorno urbano, necesitado de su espacio, o para otras actividades. Querría saber si en las cantidades previstas en el presupuesto 2002 hay alguna dedicada para reestudiar ese tema, a estudiarlo o a hacer algún anteproyecto al respecto, y, si no hay posibilidad ahora, por información escrita, el desglose de las partidas dedicadas a la comunidad autónoma de Euskadi para este ejercicio 2002. También, aunque supongo que la parte del león se la llevarán las obras actuales del puerto de Bilbao, me gustaría conocer el desglose de esos 23 millones de euros pendientes, a qué obras pertenecen. Y no le robo más tiempo ni a la Comisión tampoco.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Companys Sanfeliú): En nombre del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Bueno.

El señor **BUENO FERNÁNDEZ**: Damos la bienvenida al presidente de Puertos del Estado y le agradezco su aportación, sus manifestaciones y su exposición, que nos deben haber satisfechos a todos, puesto que sólo ha habido intervenciones para temas puntuales. El presidente ha hecho un repaso además con respecto al crecimiento de tráfico de mercancía los cánones, subidas y demás, todo de una manera tan acompasada, tan lógica, tan perfectamente planificada que indudablemente nos lleva me atrevo a decir que a felicitarle por la gestión realizada. También al propio Ministerio y al Gobierno por el esfuerzo inversor del grupo fomento. Hay que pensar que, si en el año 1996 estábamos hablando, vamos a decirlo en euros, de 337 millones de euros, en el año 2002 la inversión es de 720 millones de euros. A su vez he visto, a través de su intervención, que se mantiene un equilibrio importante entre lo que generan los puertos y el total del presupuesto, parece que con las sociedades europeas y en pocos años tendremos un equilibrio total. Esto nos lleva a pensar que estamos ante una buena gestión, una buena planificación y que el futuro obviamente es optimista, es satisfactorio. Hablando de lo que a mí me puede afectar, del puerto de Santander, puesto que soy

diputado por Cantabria, he de decir, a preguntas del portavoz del Grupo Socialista, señor Segura, que, con algunos perfiles que tenemos que mejorar, ha habido una inversión muy importante y estamos muy satisfechos con la labor que se realizan tanto por el ente como por la propia Autoridad Portuaria de Cantabria. Indudablemente también pienso que los puertos generan riqueza y todos aquellos que estamos cerca de ellos somos conscientes de la importancia. Por tanto, felicitándole por su labor, felicitándonos por este presupuesto y esta planificación para el futuro, sencillamente le digo muchas gracias, le expreso nuestra satisfacción por los presupuestos y esperamos que al año que viene podamos repetirlo, porque sería muy buena señal.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Companys Sanfeliú): Tiene la palabra para contestar y le pido que lo haga con la máxima capacidad de síntesis, aunque sé que es difícil, el presidente del ente público, don José Llorca.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Llorca Ortega): Voy a intentar ser lo más sintético que pueda, aunque las preguntas que me han hecho SS.SS. son más bien concretas y por tanto tienen una casuística muy determinada. Para seguir el orden de intervención, voy a contestar primero al representante del Bloque respecto a los proyectos en Galicia.

En Galicia los proyectos están muy definidos. Cada uno de los puertos tiene una función y una estrategia determinada en su territorio. Los puertos del arco norte gallego son tradicionalmente energéticos y los del sur son puertos dedicados a mercancía en general y por tanto de tráfico import-export. La planificación que estamos haciendo va unida a la propia evolución de la demanda de los tráficos en esos puertos y a las necesidades que esas demandas comportan. Si me lo permite, voy a empezar por el puerto de Ferrol, donde se está haciendo una de las grandes inversiones en Galicia. Durante este año se ha adjudicado el puerto exterior Ferrol en cabo Prioriño, con una inversión del orden de los 16.000 millones de pesetas, ya va a haber algo este año de la primera anualidad. Es un puerto necesario para seguir potenciando la función del puerto de Ferrol. Por condiciones ambientales, la ría es angosta y hay que mantener el crecimiento sostenido de los tráficos, los barcos cada vez son mayores y la competitividad de los puertos radica en poder dar respuesta a esas propias estrategias del transporte marítimo. Había que aprovechar cabo Prioriño, que es de los pocos sitios abrigados que nos quedan en una zona gallega muy batida y tradicionalmente abrigada por sus rías.

Mercancía general en el puerto de Ferrol. Lo que nosotros queremos es tener puertos, como he dicho antes, preparados con abrigos suficientes para que la demanda se pueda instalar. Creemos profundamente

que lo que no se puede es trasvasar tráficos, eso lo fija la demanda y lo fijan las estrategias empresariales asociadas al transporte marítimo y a la operativa portuaria. Y en la medida en que la iniciativa privada considere que el puerto de Ferrol está bien ubicado para su estrategia empresarial vamos a tener mercancía general o no. La obra del dique de abrigo del cabo Prioriño incluye el dique de abrigo más una longitud de atraque de 500 u 800 metros, no recuerdo exactamente, dejando que haya otra parte para que, en el caso de que un concesionario quiera instalarse para manejar contenedores de otro tipo de mercancías, esté en condiciones de asumir la inversión. La estrategia que estamos llevando a cabo es fidelizar la inversión privada en los puertos. En los puertos españoles si no hay abrigo difícilmente se puede hacer otra cosa y por lo que hemos apostado en el Plan de Infraestructuras es por dotarnos del máximo abrigo en función de las necesidades que tenemos. En el resto de puertos se está acompasando la inversión en función de las necesidades de la demanda. Yo creo que hay que potenciar Vigo; es el gran puerto importante de Galicia, asociado a la mercancía general y, por tanto, los presupuestos del año 2002 lo que incluyen básicamente es el desarrollo de algo que Vigo necesita para seguir potenciando su tráfico y su potencial como puerto, que es disponer de suelo.

Los presupuestos del 2002 apuestan por el desarrollo de una plataforma logística en la zona de Salvaterras-Neves, que permita darle valor añadido al puerto de Vigo. Porque el puerto de Vigo lo que necesita para potenciar sus tráficos de mercancía general es terreno donde se puedan desarrollar actividades logísticas y actividades industriales que van a fomentar el desarrollo de sus tráficos. El presupuesto de 2002 apuesta básicamente por el desarrollo de la plataforma logística en la explanada de Salvaterras-Neves, muy bien situada también para que el puerto de Vigo capte tráficos del norte de Portugal, de la zona de Oporto, y para que en la Europa abierta del euro, en la que la competencia de los puertos va a ser más evidente, el puerto de Vigo esté francamente bien situado. Los puertos de Marín y de Villagarcía tienen que potenciar su desarrollo también de zonas terrestres, muy difícil lógicamente en las rías gallegas, y lo tienen que hacer con todos los cuidados posibles para seguir desarrollando sus tráficos. En particular, el puerto de Marín tiene que seguir —y así se incluye en el 2002— desarrollando toda la inversión en la zona de Placeres para los nuevos muelles comerciales, para que se pueda trasladar allí la terminal de contenedores y para que pueda seguir potenciando sus tráficos y mercancía general. Y no solamente eso, sino todo el valor añadido asociado a la pesca. Porque el puerto de Marín en el fondo es una gran plataforma logística asociada a la actividad pesquera, con industria transformadora, etcétera, y tiene que seguir por ese camino. El puerto de Villagarcía es el puerto con menos tráfico de todo el país, es un puerto que ha superado el

millón de toneladas, tiene que seguir por esa línea y profundizar en una autosuficiencia financiera que en este momento no tiene pero que lleva camino de alcanzar. El puerto de Villagarcía está sometido a un plan de saneamiento. Lo está cumpliendo sistemáticamente, y ya empieza a dar beneficios y por tanto podrá afrontar, desde un punto de vista más saneado, su política inversora y de gestión.

El puerto de Coruña, como sabe, es un puerto muy presionado por la ciudad. Es un puerto que tiene una problemática ambiental tradicional conocida y lógicamente hay que darle una solución. El propio Plan de Infraestructuras contemplaba la necesidad de dar una solución medioambiental de sostenibilidad de sus tráficos. En eso estamos. Los presupuestos incluyen proseguir los estudios, en el ámbito de Punta Langosteira, del nuevo puerto exterior de Coruña. Es un puerto complicado y no se incluye ninguna partida para el 2002, sino que se incluye una partida para seguir estudiando la viabilidad técnica y financiera de ese proyecto. **(El señor vicepresidente, Torres Sahuquillo, ocupa la Presidencia.)** En cuanto al puerto de San Cibrao, es una concesión administrativa. El Gobierno no tiene ninguna estrategia para convertir San Cibrao en un puerto, y en las últimas preguntas que se nos han hecho en ese sentido lo hemos ratificado. Creemos que el país tiene puertos suficientes para desarrollarse en función de los requerimientos de la demanda y no estamos en principio por alterar el *statu quo* que tiene San Cibrao en estos momentos. Repito que es una concesión administrativa. El concesionario construyó su dique, construyó sus terminales y consideramos que es un puerto vamos a decir que privado o dedicado, en un ámbito concesional nos gusta más llamarle dedicado, que sirve a un tráfico muy concreto, a una industria que está ahí, pegada. Además, en un momento en que, como usted muy bien decía, lo que nos interesan son las conexiones intermodales, también consideramos que una política de crecimientos de los puertos de interés general tampoco es oportuna; hay que fomentar las estructuras que tenemos en los puertos que tenemos, sean pequeños o sean grandes.

Me pregunta también S.S. por la política de rellenos indiscriminados. Los puertos, igual que las otras infraestructuras del transporte, están sometidos a un procedimiento extremadamente rígido y reglado de declaración de impacto ambiental. Por tanto, cualquier obra tiene que someterse, en función de la legislación europea y de la propia legislación española, a unos procedimientos muy determinados y encima controlados por el Ministerio competente, independiente asimismo respecto al Ministerio o a los organismos inversores. Cualquier política de crecimiento de los puertos en las rías gallegas lógicamente deberá tener la oportuna e indiscutible declaración positiva de impacto ambiental, sin la cual no se puede llevar a cabo ningún tipo de obra, ni por supuesto la política de rellenos indiscrimina-

dos. En cualquier caso, me gustaría decir a S.S. que en el campo de los puertos se actúa como en cualquier otra cosa. De lo que debemos preocuparnos es del concepto de desarrollo sostenible. Tenemos que hacer un balance —y las declaraciones de impacto lo tienen perfectamente en cuenta— de los impactos positivos y negativos. Si queremos que los puertos sigan ocupando una labor primordial en su territorio, generadores de riqueza y generadores de actividad económica, nos tendremos que preocupar, en el caso de que haya algún impacto negativo, de intentar reducirlo, acompañarlo o eliminarlo. Lógicamente, en cualquier infraestructura del transporte, siempre hay impactos que hay que valorar y la autoridad ambiental tendrá que ponerlo en su justa medida. Habrá actuaciones que no se van a poder hacer, porque destruirán o alterarán cosas y es imposible admitirlo, pero para eso está la autoridad ambiental, para hacer declaración positiva o negativa y decir en qué condiciones esas obras se pueden prestar o no se pueden prestar. Esa es la política que seguimos manteniendo y en cualquier caso, creemos profundamente que los puertos tienen que crecer en un marco de desarrollo sostenible y que se tienen que tomar las medidas adecuadas para que no se destruyan playas, etcétera. Lo que no se pueden admitir son crecimientos lógicamente fuera de un marco de desarrollo sostenible en todas las infraestructuras.

Con esto he contestado a las preguntas del Bloque Nacionalista Galego. Voy a contestar a las preguntas hechas por el señor Segura, portavoz del Grupo Socialista. Me ha hecho unas preguntas muy concretas. Me gustaría empezar por la última. Todo lo que estamos haciendo lo hacemos en un marco perfectamente definido de líneas estratégicas para el sistema en las que creemos profundamente. Toda la programación de inversiones y toda las actividades que desarrollamos las hacemos dentro de unas líneas estratégicas que consideramos que enmarcan cualquier elemento planificador o programador de la actividad en los puertos, y que si me permite S.S., las resumiré en cuatro puntos. Toda la planificación que hacemos en los puertos la hacemos pensando en la mejora de la competitividad de los puertos; que cada autoridad portuaria, cada puerto de interés general sea capaz de captar tráfico en un ámbito de competencia entre puertos e intra puertos, basada fundamentalmente en una mejora de la calidad de los servicios, en una política de precios adecuada a las necesidades de lo que es el transporte marítimo hoy en día. Y no solamente eso, sino de los precios de los transportes en general, para que los puertos sean competitivos; el desarrollo, por tanto, de una política activa de marketing y una potenciación de la actividad privada de los puertos. Creemos que la mejora de la competitividad de los puertos debe pasar obligatoriamente por una mayor implicación de la iniciativa privada en la actividad portuaria.

El segundo punto en que nos basamos es en un marco de autosuficiencia económica de las autoridades portuarias. Las autoridades portuarias deben afrontar su política inversora en un marco autosuficiente. Ese es un valor muy positivo de la actual legislación portuaria y que nosotros desde Puertos del Estado, en el ámbito planificador queremos mantener a ultranza. Algunas de las preguntas que luego tendré oportunidad de contestar, como en el caso de Pasajes, deben enfocarse absolutamente en un ámbito de autosuficiencia económica de los puertos. Evidentemente, en algunos casos ayudados por fondos europeos, pero es uno de los elementos que nos permite controlar la competencia suficiente entre los puertos y el marco de leal competencia entre los puertos. No queremos bajo ningún concepto dirigir tráfico de un puerto a otro. Cada puerto debe encontrar su hueco. A los grandes puertos oceánicos se les debe ayudar y potenciar, como he dicho antes, en el mantenimiento de líneas regulares, que son las que le dan ese carácter, y a los puertos pequeños se les debe ayudar a mantener su especialización, que los hace muy competitivos. Hay puertos pequeños, como es el propio de Pasajes o el de Santander, que son absolutamente competitivos en el tráfico de coches y que son puertos muy importantes en la especialización de las cadenas logísticas en este tipo de mercancías.

El puerto de Santander, es un puerto muy específico en el tráfico de papel desde los países escandinavos, de tal forma que las cadenas logísticas del papel en España tienen uno de sus puntos clave y competitivos en el puerto de Santander. Los puertos pequeños también tienen que encontrar su camino en las cadenas logísticas y su competitividad; por tanto, no queremos forzar en la planificación transferencias de tráfico. Creo que ese es un elemento primordial en el marco de competencia suficiente que queremos entre los puertos y que sea la propia iniciativa privada, al fin y al cabo la que opera en los puertos, la que sea capaz de ser competitiva en algo en lo que nosotros creemos profundamente y es que lo que deben ser los puertos españoles no son las tarifas portuarias más baratas o más caras, lo que debe ser es el coste de paso de las mercancías más barato por los puertos y en eso, por las especiales condiciones no solamente de infraestructura del puerto sino también de la iniciativa privada, un puerto es más eficaz que otro en una cadena logística y creemos que eso lo debe fijar el propio mercado. Tenemos que tener los puertos con unas infraestructuras suficientes para que la iniciativa privada pueda desarrollar su propia actividad económica y especializarse en sus cadenas logísticas. En ese sentido, como he dicho antes, en el propio plan de infraestructuras y la propia planificación lo que nos importa más de la inversión pública es que los puertos españoles, acompañados a la demanda, puedan desarrollar abrigo suficiente por fases, porque como pueden imaginar S.S. las planificaciones de abrigo del desarrollo de esas obras no son de un año para otro, tienen

una planificación muy grande y una ejecución también muy grande. Por tanto, ese es un elemento que nos está guiando en el desarrollo y programación de las infraestructuras.

El tercer punto como línea de estrategia es la excelencia operativa de la comunidad portuaria. Entendemos que no tenemos que hablar de puertos como autoridad pública, sino que se tiene que hablar de puertos como comunidad portuaria y la competitividad de los puertos radica en la competitividad de toda la comunidad empresarial pública, privada o laboral que radica en los puertos. Por tanto, creemos que en el programa inversor y en el programa de planificación de gastos e ingresos debemos tener en cuenta que las autoridades portuarias deben ser un modelo de excelencia en la operatividad de la comunidad portuaria, ofreciendo servicios de calidad con un coste eficiente, como he dicho antes, y con unos niveles de seguridad y respeto medioambiental también excelentes.

El punto cuarto de las líneas estratégicas es que creemos en un crecimiento y optimización de la inversión en infraestructuras portuarias, que creemos debe basarse en potenciar, como he dicho antes, un crecimiento sostenible del sistema a través de inversiones que aumenten las infraestructuras portuarias, básicamente abrigo, básicamente disponibilidad de suelo, evitando por supuesto la sobrecapacidad del sistema, potenciando la financiación privada asociada a la prestación de servicios y minimizando el endeudamiento. Eso nos va a llevar en un escenario futuro a que básicamente por simplificar —y aunque simplifico mucho— las grandes obras de abrigo, los canales de acceso, la adquisición de suelo sea asumida en base a la inversión pública y progresivamente la consolidación de suelo, la creación de pavimentos, la creación de atraque, tienen que ser asumidas por la iniciativa privada en un marco concesional activo y por tanto muy pegado a los requerimientos de la demanda. Esas creo que son las líneas estratégicas que basan, vamos a decir, el esquema presupuestario tanto de ingresos como de gastos como de inversión de las autoridades portuarias en la que Puertos del Estado, como saben ustedes, tiene un papel predominante en esa planificación, consensuada en el marco del gasto y de los ingresos y definitiva en el marco de la aprobación de las inversiones de las cuales el organismo Puertos del Estado es competente.

Estas son las líneas generales en las que se basa todo el elemento presupuestario. No sé si el portavoz del Partido Socialista quiere que le vaya contestando pregunta a pregunta. Creo que la de Pasajes la hemos contestado, pero aprovecho para contestar al representante del PNV. Nosotros enfocamos cualquier planificación de los puertos, como he dicho, en el marco de la autosuficiencia económica, y por tanto creemos que es un elemento vital para la propia generación de marco de competencia. No creemos en el desarrollo de inversiones artificiales que un puerto no se pueda pagar, porque

creemos que sería artificial. Evidentemente hay otras operaciones posibles, lógicamente los puertos podrían generar eventualmente ingresos a las autoridades portuarias que les permitiera llevar adelante actuaciones en otros ámbitos, pero siempre pensando en un ámbito de autosuficiencia económica, que es el que lo guía.

Respecto al puerto exterior de Pasajes, evidentemente aún no se ha hecho ningún análisis de viabilidad económico-financiera ni de planificación, lo que sí se ha incluido en los presupuestos del 2002 es que la autoridad portuaria pueda empezar a hacer estudios para que eso se pueda evaluar en su momento, y por tanto hay una partida —si no recuerdo mal de memoria— de unos 50 millones de pesetas para que se puedan afrontar, unos estudios previos en el marco técnico y también financiero que eventualmente podía dar lugar a esa actuación. Por tanto, no estamos en principio —y así se incluye en los presupuestos—, en contra de que se empiece a estudiar la eventual necesidad o viabilidad económico-financiera en el marco de la autosuficiencia del puerto exterior de Pasajes. Le quiero decir que el puerto de Pasajes es uno de los puertos del Estado con dificultades financieras; es un puerto que tiene una estructura laboral muy amplia; es un puerto que poco a poco está haciendo grandes esfuerzos en contener una masa laboral grande heredada de hace muchos años que impide que pueda tener un marco económico-financiero suficientemente saneado. En este momento y así, incluso con la política de plan de empleo que lleva Pasajes adelante, hemos apostado más porque sea capaz de acotar su nivel de gasto para que una vez saneado esto pueda afrontar otras iniciativas; pero en cualquier caso S.S. sabe que en el año 2002 va a haber una consignación presupuestaria para que pueda empezar a hacer estudios de viabilidad técnico-económica de un eventual puerto exterior.

Vinculación con Bilbao. Creemos en un marco de competencia entre los puertos, cada puerto tiene su hueco, y ese marco de competencia suficiente creemos que es lo que se debe fomentar, por tanto estamos absolutamente en contra de componendas para coordinar tráfico de un sitio a otro; cada puerto, en función de las necesidades del mercado y por tanto en función de la iniciativa privada tanto en el ámbito del transporte marítimo como de la operativa portuaria, tiene que ser más competitivo que otro. En cualquier caso, hemos dicho que creemos que todos los puertos en este país tienen su hueco y el potencial de especialización que tiene cada uno de ellos y por supuesto el puerto de Pasajes, que como he dicho es uno de los puertos más competitivos en el tráfico de coches, con unas campas en las zonas de Lezo muy bien diseñadas y con una buena conexión ferroviaria, ese mecanismo ferrocarril-puerto hace de Pasajes uno de los puertos cocheros, por decirlo así, más competitivos del país, conjuntamente con Tarragona, Santander, con Barcelona y Valencia, y no me gustaría olvidar a Vigo en este tema.

En el tema de Santander me preguntaba el señor Segura por el problema de carbones. Es un tema que ha sido muy dañino para la sociedad local, sobre todo este año que ha sido un año de viento sur; es decir los vientos sur están favoreciendo los temas de sufrimiento de las áreas urbanas próximas al puerto que no se dan con otro tipo de vientos, y este año, por las condiciones meteorológicas del invierno, ha sido un año con gran cantidad de vientos del sur. La solución ya está enfocada. El puerto está en este momento a punto y ha aprobado un pliego de condiciones para sacar una concesión administrativa para el tráfico de graneles y que sea en esa concesión la iniciativa privada la que haga inversión suficiente para que los problemas medioambientales en el caso de carbones sean eliminados en Santander. Por tanto, las próximas semanas saldrá a concurso público la nueva terminal de carbones del puerto de Santander exigiendo al concesionario privado que asuma la inversión correspondiente para que la ciudad no sufra con viento sur ese problema de carbones.

Gijón. Me hablaba S.S. del nuevo dique de Torres. Evidentemente es un dique que se ha incluido en el plan de infraestructuras. En este momento se está en fase de estudio tanto de viabilidad técnica como de su faseado para que se acompañe a las posibilidades financieras del puerto, en el marco como digo de autosuficiencia, y lógicamente para ver en qué grado también es posible asignarle Fondo de Cohesión o fondo que ayude a algo que es evidentemente claro: a los diques de abrigo, señorías, no se les puede asignar rentabilidad porque no la tienen, no hay iniciativa privada, en las condiciones de los puertos españoles y con los puertos que tenemos, en que a los diques de abrigo se les pueda asignar rentabilidad y por tanto como he dicho antes, desde la inversión pública estamos haciendo más hincapié en que los privados pueden ganar su rentabilidad construyendo atraques y explotándolos y superficies para el manejo de mercancías y seguramente en un ámbito de no rentabilidad estricta, medida en términos económicos estrictos, tengamos que enfocar el crecimiento de los puertos hacia abrigos. Señorías, si al final sale el puerto de Punta Langosta estamos hablando de bloques de 150 toneladas; hay pocos países del mundo, excepto Japón, que asuman diques en los mares que nosotros tenemos y en las profundidades que nosotros tenemos. Los diques mayores del mundo están en Canarias, con unos costes brutales. Evidentemente hablar de rentabilidad en ese concepto es difícilmente asumible en un crecimiento de los puertos. En el caso de Ferrol creo que he comentado ya suficientemente.

Planificación por cornisas o planificación general. Yo creo que lo que nos interesa en este momento es que los puertos españoles tengan todos su hueco y su capacidad de crecimiento en función de su especialización. Por tanto, como no creemos en la transferencia de tráfico, la planificación de inversiones por cornisas tampoco le vemos ninguna ventaja importante, sino la

planificación general del sistema en un marco de competencia suficiente.

Puerto de Sevilla. Muy importante.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Llorca, perdón. Vamos con tanto retraso que le pido que haga un esfuerzo de síntesis y que podamos acabar lo más pronto posible.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Llorca Ortega): Voy a acabar lo más rápido posible.

Puerto de Sevilla, lógicamente, el futuro del puerto pasa por actuaciones como las de la nueva esclusa para poder consolidar sus tráfico e ir hacia futuro, y la nueva esclusa lleva la profundización del canal de acceso por todo el río Guadalquivir. Puede generar (y se están teniendo en cuenta problemas ambientales que hay que valorar en su justa medida) intrusión salina para zona de arrozceros, problemas en otras zonas y por tanto como dije antes, el ámbito de la creación de impacto se tendrá que evaluar si esa actuación es factible, que nosotros creemos que sí por la magnitud de estudios que se han hecho, y se tomarán las medidas que hagan falta.

Málaga es, como sabe S.S., un puerto que ha perdido 9 millones de toneladas de tráfico porque Repsol así lo decidió cuando traspasó sus tráfico a Cartagena. Está sometido este año a un plan de saneamiento; el saneamiento de Málaga se basa en el desarrollo del plan especial para que, en función de esta actividad puerto-ciudad en general pueda tener ingresos concesionales y el desarrollo de la terminal de contenedores, cuyo concesionario es el grupo Dragados, a través de Urbaser, para hacer quizá una terminal-transbordo en ese puerto, si Dragados consigue una naviera que lo tome como puerto HUB u otra iniciativa por ese estilo.

Como el presidente me pide síntesis, quizá los detalles de los otros puertos los dejaría, porque me podría extender en cada uno de ellos en gran medida.

Si me permite, dos cosas quería comentar. El puerto seco de Coslada, para nosotros es una iniciativa que consideramos importante. Creemos que el futuro del transporte marítimo en el ámbito del transporte sostenible va unido mucho al ferrocarril, y por tanto que los puertos españoles estén unidos con un importante centro de consumo y de producción, como es Madrid, con trenes con periodicidad concreta y fiable a los principales puertos oceánicos, que es donde están las líneas regulares, consideramos que es una buena iniciativa, difícil y que intentaremos rentabilizar en gran medida. Este año, podemos decir que lo acabaremos, siendo el primer año de actuación, con unos 30.000 TEU operados en el puerto seco de Coslada. Creemos que es una cifra no suficiente, pero sí en el camino de hacer competitivo el binomio ferrocarril-transporte marítimo.

Proyecto Portel. Confirmo a S.S. que estamos identificados completamente con este proyecto, un proyec-

to que como sabe está participado en una empresa con Telefónica, con el 51 por ciento por Puertos del Estado. Creemos que la competitividad del transporte marítimo radica también en la agilización de los mecanismos aduaneros, paradiuaneros y de transmisión de la información. Portel es un elemento fundamental, y así lo está demostrando, en la agilización y en la tecnificación de las autoridades portuarias en el ámbito de las telecomunicaciones que hacen que la estancia de los buques en puerto sea el menor posible. Además, Portel es un proyecto que da beneficios muy ligeros, podemos decir que estamos hablando de 20 ó 30 millones de beneficios que puede dar la empresa pública Portel, y por consiguiente es un proyecto ajustado a las necesidades de un sector como es el portuario español. Creo que con esto, si le parece a S.S., doy por contestadas sus preguntas.

Quiero decir al PNV, básicamente en el tema de Pasajes —y si me permite y dada la premura de tiempo, no le hago un desglose concreto—, que una vez hecha la obra exterior de Bilbao, se trata de acompasar el relleno de esa dársena, y nosotros queremos que tanto en función de la autoridad portuaria, que vaya ganando relleno, como la propia inversión privada, en la medida que se van concesionando las terminales, el puerto Exterior de Bilbao, el puerto de Zierbana, vaya rellenándose en función de los criterios de la demanda. Por tanto, el desglose de esas inversiones está fijado en mejorar la accesibilidad al puerto, tanto viaria como ferroviaria, así como en ayudar a la inversión privada en que vaya asumiendo niveles mayores de inversión privada en el puerto para ir rellenando la dársena.

Agradezco al representante del Partido Popular sus palabras, y quiero manifestarle que el año que viene espero no defraudaré tampoco en los presupuestos, tan exitosos, desde mi punto de vista, como son los del año 2002.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Muchas gracias, señor Llorca.

Hemos terminado la comparecencia del Presidente del Ente Público Puertos del Estado, y vamos a despedirle de la Comisión.

Antes de la próxima comparecencia del señor Menéndez, deseo que acerquen, si es posible, los portavoces a la Mesa y comentaremos el subsiguiente orden del día de la Comisión.

Se suspende la sesión durante unos minutos. **(Pausa.)**

— **DEL SEÑOR SUBSECRETARIO DE FOMENTO (MENÉNDEZ MENÉNDEZ). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/000778) Y GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA (Número de expediente 212/000698)**

El señor **VICE PRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señorías, continuamos la sesión de la Comisión,

pasando a la comparecencia del Subsecretario del Ministerio de Fomento, don Adolfo Menéndez.

Para una primera intervención, rogándole que sea lo más escueta posible, tiene la palabra el señor Menéndez.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Menéndez Menéndez): Señor presidente, como siempre, es un placer comparecer ante esta Cámara para explicar los presupuestos, y dada la hora y las circunstancias, voy a ser breve.

No me voy a referir a los estados generales del presupuesto del Ministerio de Fomento, que ustedes conocen ya perfectamente y que se han debatido esta mañana, pero sí voy a destacar en el ámbito de la subsecretaría, que son de mi competencia, aquellos elementos de modificación en relación con el presupuesto del año pasado, que me parecen más significativos.

En un primer momento, en referencia a los gastos de personal, hay la previsión de subida del 2 por ciento en términos generales, y quiero destacar que hay alguna reducción mínima en materia de personal como por ejemplo la que se deriva de que los funcionarios del Servicio Jurídico del Estado quedan adscritos, de acuerdo con la última reforma, al Ministerio de Justicia, y a partir de enero se hace ese cambio. Por otra parte, hay un incremento sustancial de 200 millones de pesetas, en el capítulo 2, y quiero decir a SS.SS. que está relacionado con los gastos previsibles en relación con la presidencia española el primer semestre del año que viene en la Unión Europea.

Se siguen manteniendo las cantidades correspondientes para compensar las modificaciones de tarifas en materia de autopistas, que se derivaban del Decreto-ley 6/1999. Quiero destacar también que hay un aumento o casi una duplicación del presupuesto, de 300 millones de pesetas pasa a 600, que se refiere a las ayudas al transporte de mercancías en Baleares, que se incrementa por tanto el cien por cien. Y hay un incremento de subvenciones al centro español de Metrología, de 5,9 por ciento en la corriente y del 21,9 por ciento en la de capital. Se mantienen, por otra parte, los préstamos a promotores de infraestructuras y las subvenciones a Correos y Telégrafos en los términos que SS.SS. seguro que conocen perfectamente toda vez que el presidente hoy de la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos ha comparecido ya esta mañana.

Las modificaciones más significativas se producen en el ámbito de la Dirección General de la Marina Mercante. Concretamente, hay un incremento en relación con las subvenciones a Sasemar, al organismo que como ustedes saben se ocupan del salvamento marítimo, del 8,2 por ciento la subvención corriente y del 75,2 por ciento en la subvención de capital, con lo que su presupuesto ascenderá 7.282 millones y 3.000 millones de pesetas respectivamente. Ello es debido al interés que el ministerio tiene en la materia de seguridad en todas sus vertientes y muy específicamente a que está a

punto de terminarse la elaboración del documento que SS.SS. conocerán oportunamente en relación con el nuevo plan de salvamento marítimo que sustituye al vigente que termina este año, y que en principio tendrá una duración de tres años como el anterior, aunque está sometido todavía a los últimos elementos de discusión, por lo que no quiero hacer ninguna anticipación.

Por otra parte, se produce un incremento significativo en materia de marina mercante, casi una duplicación, por tanto, incremento del cien por cien del presupuesto en lo que se refiere a la prestación del servicio de navegación de interés público. Ello se debe, como SS.SS. conocen perfectamente, a que a lo largo de este primer año de legislatura hemos puesto en orden estos servicios de navegación de interés público mediante el cumplimiento de las exigencias que desde Bruselas se hacían en relación con el anterior contrato de Trasméditerránea. Su liquidación, ha quedado perfectamente ordenada tanto desde el punto de vista interno como desde el punto de vista de la comisión y de los órganos de Bruselas, y en este momento estamos a punto de licitar (concretamente ya se remitió la semana pasada al boletín de las comunidades europeas y ayer mismo yo firmaba al ministro la remisión al Boletín Oficial del Estado) el nuevo concurso que se hace como consecuencia de las exigencias de Bruselas y en mor de la competencia en tres fachadas, que es lo que incrementa el coste en relación con el concurso anterior que era una sola fachada, como consecuencia de que algunos de los elementos que antes servían a todo el contrato ahora tienen que servir a las tres fachadas.

En materia de aviación civil, igual que en marina mercante, se mantienen los créditos en cantidad suficiente a los efectos de satisfacer las subvenciones al transporte de mercancías y de personas tanto en transporte marítimo como en transporte aéreo. Además, estas cantidades para el año que viene tienen en cuenta las dos modificaciones normativas que entrarán en vigor de inmediato, y que SS.SS. ya conocen, relativas a esta materia en relación con el transporte de mercancías en Baleares y con el transporte de personas en general en relación con las islas, tanto Canarias como Baleares, Ceuta y Melilla, que en este momento ambos decretos se encuentran pendientes del dictamen del Consejo de Estado y que han seguido una larga tramitación en cumplimiento de los compromisos políticos del Gobierno y donde han intervenido todas las comunidades autónomas que se ven afectadas, básicamente ambos decretos van en una doble línea de orientación, primero una mejora burocrática, mayor flexibilidad, mayor claridad, mayor facilidad para que mediante la prueba documental correspondiente los beneficiarios de estos derechos de ayuda al transporte puedan recibir rápidamente el dinero correspondiente, o más rápidamente de lo que lo venían recibiendo hasta ahora, combinado con la idea de que naturalmente hay que ser rigurosos con el dinero público, por tanto, la prueba

documental de que efectivamente se tiene derecho a la subvención hay que acreditarla. Por otra parte, la desaparición de los topes cuantitativos que se producían en relación con Canarias con Ceuta y Melilla que producían una distorsión en relación con la posición de Baleares.

Estos son, señoría, en lo que se refiere al ámbito de la subsecretaría, los rasgos más significativos, las novedades más importantes en relación con el presupuesto del año pasado. En aras de la brevedad creo que con esta primera intervención bastaría, puesto que todo lo demás no es más que una continuidad en relación con las políticas establecidas con los crecimientos correspondientes de las cifras generales que SS.SS. conocen.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): El Grupo Socialista ha sido uno de los grupos que ha pedido la comparecencia del subsecretario, el otro ha sido el Grupo Popular. Por el Grupo Socialista van a dividir la intervención entre el señor Segura y el señor Morlán.

El señor Segura tiene la palabra, rogándole la máxima brevedad también.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor Subsecretario, realmente usted es una especie de secretario de Estado de transporte. Ojalá pueda ostentar esa función para que la pueda desempeñar en total y absoluta plenitud, habida cuenta que es una función muy importante en el Estado español. No tenemos nada que objetar a la exposición que ha hecho más que desearle que la pueda ejecutar a lo largo del próximo ejercicio.

En primer lugar, el plan nacional de salvamento marítimo, que me parece recordar que es el quinto, tendrá que entrar en vigor a comienzos del año próximo; el cuarto se extingue este año y la circunstancia es nueva. Del incremento del número de pateras en el Estrecho en aguas de Canarias, sobre todo rumbo a la isla de Fuerteventura, de Lanzarote o a la pequeña isla de Lobo, las tragedias humanas que se han producido en esa zona son indescriptibles, incluso algunas a las que no hemos podido tener acceso como consecuencia de naufragios que no se han controlado ponen de manifiesto que hay que producir el mayor incremento posible en dotación para el salvamento de las vidas en la mar.

En segundo lugar, este plan nacional de salvamento marítimo, del que he recibido con satisfacción el comentario que usted acaba de hacer indicando el compromiso en la presentación en las Cortes Generales, quiero ponerle de manifiesto que el cuarto Plan nacional de salvamento marítimo no se presentó en las Cortes Generales por deseo personal de quien ocupaba en ese momento la Dirección General de Marina Mercante, y ese será el momento de analizar incluso si los

equipamientos son adecuados o no en cada una de las cornisas y zonas del litoral español.

Nosotros creemos que usted debía haber dado alguna explicación respecto a REMASA, porque, señor subsecretario, en estos momentos yo no tengo muy claro de quien depende REMASA, es decir, la sociedad de remolques marítimos. Creo que de la Dirección General de Marina Mercante y del señor subsecretario; pero a mí me gustaría hablar de ello porque hay noticias que nos llegan que son preocupantes. REMASA quizá requeriría, en esa futura comparecencia del señor subsecretario, que hubiese explicaciones sobre las embarcaciones que se han adquirido, los costes de las mismas, los astilleros a que se han encargado, las horas de operación efectiva de las tripulaciones, etcétera. Le doy este barniz, señor subsecretario, para que usted tome nota y piense que sería muy positivo en aras de la clarificación de datos que circulan en el mundillo marítimo sobre REMASA como tal empresa pública y como instrumento básico en el plan nacional de salvamento marítimo.

En tercer lugar, las rutas marítimas de interés público han sido, entre comillas, una batalla política que este grupo parlamentario ha tenido. Denunciamos en el año 1997, cuando se extinguió el contrato programa con la compañía Trasmediterránea por parte del Ministerio de Economía, que había que abrir un concurso con otras características y otro pliego de condiciones. Decíamos que la Comisión Europea se lo iba a cargar y en efecto pasaron los años, se lo dijimos al ministro Arias Salgado en el Pleno, no lo tuvo presente, han pasado dos años y la Comisión Europea ha declarado nulo un concurso con 6 años de duración decidió que se acortase a tres y que se abriese de nuevo de acuerdo con un pliego de condiciones que ha pactado la subsecretaría a través suyo con la Comisión Europea y, afortunadamente, ese concurso ahora está abierto en tres frentes marítimos: uno, en las rutas con el Estrecho, otro en las rutas con Canarias y un tercero en las rutas con Baleares. Luego, ¿tenemos que darle nuestra felicitación? La Comisión Europea nos dio la razón a la denuncia que veníamos produciendo y ahora se está en el buen camino.

En cuarto lugar, nosotros dudamos que las cuantías recogidas para atender las obligaciones derivadas de lo que dicen los estatutos de autonomía y la política del Estado para Ceuta, Melilla, Canarias y Baleares no sabemos si esas cuantías son las adecuadas o no o habrá que complementarlas a lo largo de todo el ejercicio económico; pero que sean del 33 por ciento para el desplazamiento de los ciudadanos y de las mercancías nos parece que es mantener lo que prácticamente dice la Constitución española, pero quizá las cuantías son cortas.

Termino, señor subsecretario y señor presidente haciéndole la indicación de que a la subsecretaría corresponden responsabilidades políticas de mucho

calado. Por ejemplo, la responsabilidad política de viabilizar la nueva ley que regula los regímenes concesionales en el usufructo de las infraestructuras públicas. Le va a corresponder también a lo largo del próximo ejercicio hacer la pertinente aportación en el seguimiento de la seguridad en los puertos, aeropuertos y en el cumplimiento de convenios internacionales. A ustedes les reiteramos lo que le hemos dicho a otros comparecientes: los incrementos de costes en seguridad no tienen por qué ir a cargo de los usuarios, tanto en los puertos como en los aeropuertos. Señor subsecretario, le pediríamos una actuación política suya y así se lo plantearemos cuando comparezca ante la Comisión de Economía para explicar los preceptos que de usted dependen vinculados a la Ley de acompañamiento en lo que se refiere a los incrementos de las tasas aeroportuarias que pueden servir para aminorar desgraciadas previsibles subidas de tarifa para los usuarios en el transporte aéreo en circunstancias tan complejas como las que vivimos.

Reciba, pues, el apoyo del Grupo Parlamentario Socialista, que no impedirá que presentemos enmiendas específicas a cada una de las partidas presupuestarias en la fase de tramitación.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Tiene la palabra el señor Morlán, también en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **MORLÁN GRACIA**: Gracias, señor subsecretario, pero no por lo que nos ha dicho porque en política de vivienda usted ha callado. Tradicionalmente ha sido el señor subsecretario el que ha venido aportándonos información sobre los presupuestos en política de vivienda y en este caso concreto veo que no ha sido así. Espero que en la réplica nos pueda dar alguna explicación; si no, como le voy a plantear preguntas por escrito que entregaré a la mesa al finalizar la sesión, espero que me las conteste.

Nosotros entendemos que la política de vivienda actual en España es una política que va a menos desde la perspectiva del gasto del Estado en el desarrollo de la misma. Según los datos, que espero que nos confirme, el 0,5 del PIB es lo que se está destinando actualmente, frente a algo más del 1 por ciento que había en el año 1995. Nos gustaría saber a qué se debe esa modificación y si son ciertos esos datos.

Las viviendas de protección oficial es un sector que parece que no ha merecido la atención correspondiente y necesaria de este Gobierno, puesto que los datos que tenemos son bastante preocupantes. Las actuaciones del Plan de Vivienda 1998/2001 se han cubierto en un 60 por ciento en el año 2000 y, según nuestros datos, menos del 60 por ciento en el año 2001. Nos gustaría que nos indicase si efectivamente existe ese número de viviendas que valoramos nosotros en ese 40 ó 50 por ciento como mucho de las previsiones iniciales y si del cómputo global de viviendas construidas en España en

torno al ocho por ciento son VPO y el resto son viviendas libres.

Hay una cuestión que tiene que ver con la vivienda y su precio pero que está paralizado en esta comisión, no creo que por culpa del Grupo Popular sino porque existe alguna indicación en ese sentido por parte del Gobierno, que es la deliberación de un real decreto-ley de medidas liberalizadoras, que lleva paralizado desde hace casi un año y que no sabemos qué va a pasar. Nos gustaría saber si ustedes pretenden modificar la legislación actual del suelo en función de la sentencia del Tribunal Constitucional o si pretenden que ese real decreto se debata y se discuta, para que salga un nuevo texto de este Congreso de los Diputados, en fecha breve.

Le voy a dejar una serie de preguntas por escrito, pero únicamente para que conste en el “Diario de Sesiones” voy a enunciar los aspectos globales de las mismas. Tienen que ver con el desarrollo del programa 431.A, promoción y adquisición de ayudas para rehabilitación y acceso a vivienda, con la finalidad de que nos diga a qué se debe la reducción que se produce, cuál es el nivel de ejecución que se ha llevado a cabo hasta la fecha y cuál es el que se prevé llevar a cabo a final de 2001, si es cierto que el nuevo plan de vivienda que va a presentar el ministro creo que en los próximos meses con efectos del 1 de enero del año 2002 es un plan que va a suponer una menor aportación del gasto del Estado al desarrollo del mismo (según las declaraciones que he visto hoy del propio ministro parece que va en esa línea), si es cierto que las actuaciones que se acometen en ese plan suponen degradar todavía más la atención a la vivienda de protección oficial en sus diversos programas y en sus diversas iniciativas. También hacemos referencia a las subvenciones a comunidades autónomas puesto que ha habido una reducción de las mismas. ¿Qué razones justifican esa reducción?

En el capítulo dedicado a convenios con entidades de crédito también disminuye el número de convenios a llevar a cabo en el año 2002, así como el volumen de cantidades asignadas a los mismos. En los convenios específicos para rehabilitación del patrimonio transferido también se produce una disminución en los convenios referidos al SEPES, a comunidades autónomas, al convenio de la aluminosis, a corporaciones locales y a parlamentos provinciales. ¿Por qué se produce esa disminución? Puesto que está próximo a finalizar el plan, sería bueno que tuviésemos una evaluación del desarrollo del mismo. ¿Por qué? Porque va a tener mucho que ver con las previsiones presupuestarias para los próximos cuatro años y porque indudablemente la información que ha llegado del ministerio ha sido siempre bastante escasa. Por ello, nos gustaría que, junto a esta previsión que ustedes tienen de finalización del plan en cuanto a su desarrollo y en cuanto a su ejecución, nos enviara los datos trimestrales que ustedes tienen desde junio de 2000, que nos permitirán analizar el desarrollo de este plan con datos más fiables en fun-

ción de las fuentes del propio ministerio y que, añadidos a los de la legislatura pasada, nos darán una situación bastante clara de cuál ha sido el desarrollo de este plan de vivienda.

Señor presidente, debido a ese acuerdo que hay con los portavoces, no puedo extenderme más, aunque me gustaría hablar algo más con el señor subsecretario en materia de vivienda y espero que, si no puede contestar a alguna de las preguntas que le he formulado las conteste por escrito.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): La comisión y este presidente le agradece la brevedad.

Tiene la palabra el señor Menéndez para contestar a las cuestiones planteadas, rogándole también la mayor brevedad posible.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Menéndez Menéndez): Quiero decir dos cosas. Yo agradezco a la mesa que hayamos continuado trabajando ahora porque tengo muchas cosas que hacer por la tarde y me viene bien, pero quiero decir también que como SS.SS. saben perfectamente en cualquier momento me tienen a su disposición y no se trata de hacer faenas de aliño. No obstante, trataré de responder a todas las preguntas.

Empezaré por decirle al señor Segura que le agradezco que delate la importancia que tiene la política de transportes que efectivamente es de mi competencia, pero el Gobierno es también austero en cuanto a la creación de altos cargos; es un compromiso político y nosotros lo cumplimos. Yo soy el regulador de los transportes en este momento, soy el regulador de las autopistas y de correos y soy además el subsecretario, no secretario de Estado (si me permite la broma, no me complique la vida que ya sabe usted que en política eso siempre puede suscitar celos), pero lo que no soy en ningún caso, y lo siento por la hora que es y por ser el segundo año que se produce esta distorsión en el debate sin que sea mi culpa, es el responsable de la vivienda. No lo soy desde el año 2000 porque en la modificación que hemos hecho, como SS.SS. saben, hemos separado la parte de infraestructuras, tanto vivienda como infraestructuras en su sentido más amplio, que depende de la secretaría de Estado, precisamente para tener la independencia necesaria en el camino de la reforma que con las liberalizaciones se están produciendo, la subsecretaría, aparte de subsecretaría en sentido estricto, es el órgano regulador. Como el año pasado era la primera comparecencia de presupuestos y lógicamente sí tengo unas ideas generales sobre la política de vivienda, hice incidencia en algunas preguntas, pero este año tengo que reconocer, señorías, que en materia de política de viviendas, en el contexto de este debate, que es para créditos concretos, me cogen ustedes muy descolocado. Por tanto, le contestaremos por escrito y pediré que se le transmita a S.S. toda la infor-

mación que solicite, pero lamento no poder hacer afirmaciones en relación con la vivienda, aunque sólo sea por un procedimiento de los trabajos en equipo que nosotros procuramos respetar en el Gobierno, como estoy seguro que también lo hacen los grupos parlamentarios, que es hablar cada uno de lo que le compete. Lo lamento pero es de lo único que no tengo datos concretos.

Por último, señor Segura, le agradezco el tono de la intervención y que se reconozca que el Gobierno sigue haciendo esfuerzos en la línea correcta. He de decir que el gobierno anterior del Partido Popular también los hacía en esa misma línea.

Plan nacional de salvamento marítimo. De ahí deviene el incremento de ese 75 por ciento de las inversiones en seguridad marítima. Creo que es uno de los elementos de avance, junto con el desarrollo de la Ley de marina mercante en cuanto a la comisión nacional de salvamento para que por fin las comunidades autónomas tengan ahí su foro de debate que se encuentra en avanzado estado de tramitación y espero que pronto vaya al *Boletín Oficial del Estado*, un terreno en el que evidentemente tenemos que trabajar. En todo caso, desde el punto de vista presupuestario, estos presupuestos del año 2002 son los presupuestos de la seguridad marítima y tienen en cuenta ese futuro plan de seguridad marítima con todas sus necesidades, que son muchas.

Quiero señalar no obstante, porque siempre que se habla de seguridad es importante, que la seguridad es un asunto relativo, que se trata de mantener la atención permanentemente, como el Ministerio de Fomento y el Gobierno están tratando de hacer en esta legislatura, para mejorar, pero sin perder de vista de donde venimos y, como S.S. ha puesto de manifiesto, a lo largo de los planes anteriores se ha ido avanzando.

En relación con las cuantías de las subvenciones al transporte a las zonas insulares, a Ceuta y a Melilla, nosotros creemos —y lo está demostrando así hasta ahora el presupuesto de todos los años— que las cantidades que hay consignadas en los presupuestos son suficientes para satisfacer la demanda. Yo no pondría la mano en el fuego por que no haya que aprobar no este año, sino en cualquiera, un suplemento de crédito, pero son suficientes las cantidades que están presupuestadas. En todo caso, señoría, lo importante es que a través de esas dos reformas legislativas se resuelven dos problemas de honda demanda en las zonas insulares y en Ceuta y Melilla siendo de gran razonabilidad su petición. El primero es el derecho a la deambulación como cualquier otro español dentro de unas dificultades geográficas evidentes. Por lo tanto, el Gobierno, tanto desde el punto de vista del procedimiento para facilitar la tramitación de esas ayudas, al mismo tiempo que garantiza que no hay ningún tipo de fraude y que quien recibe la ayuda es efectivamente residente, va a flexibilizar o a mejorar el procedimiento. Desde el

punto de vista de las cuantías, se rompe ese desequilibrio que existía en relación con las Islas Canarias, Ceuta y Melilla, que además ni siquiera era horizontal, porque la cantidad tope era distinta para Canarias, Ceuta y Melilla, en relación con el 33 por ciento, de manera que todo el mundo, sobre el billete básico, tenga esa posibilidad del 33 por ciento. Creemos, repito, que las cantidades consignadas son suficientes porque nos lo demuestra así nuestra previsión, lo cual no quiere decir que, si en algún momento hubiera que hacer una transferencia de crédito, que sería menor, no se produjera a lo largo de la legislatura. Debo destacar sobre todo el tema de la ayuda al transporte de mercancías en Baleares, donde, como he dicho, se incrementa al cien por cien el crédito respecto al año pasado.

Hay una serie de responsabilidades políticas que corresponden al ministerio y al Gobierno, y singularmente al subsecretario, en relación con varios aspectos, como la ley de concesiones de obras públicas, que pronto conocerá esta Cámara, donde podrá ser debatida, que yo creo que va a colocar al sistema concesional español como el más moderno del mundo en este momento y que va a permitir que esa parte del plan de infraestructuras en la que tiene que colaborar el sector privado sea posible y que esa colaboración tenga un marco de seguridad jurídica importante, en el que haya un equilibrio, como los textos que hasta ahora se han manejado por vía de anteproyecto ponen de manifiesto, entre esa participación del sector privado y la necesaria posición de las administradoras como reguladoras, en este caso vinculadas a través del contrato de concesión con los concesionarios, en garantía también de los derechos de los usuarios.

En la línea con lo que S.S. ha planteado sobre la seguridad —y la seguridad en la navegación aérea que en este momento está, si me permite la expresión, entre comillas, tristemente de moda— y sus costes, también en esta materia, como en el resto de las de seguridad, la posición del Gobierno y del Ministerio de Fomento es enormemente activa, como S.S. conoce. Se han celebrado ya unas jornadas de seguridad en el transporte terrestre en junio de este año, se han celebrado otras sobre el transporte marítimo —y S.S. participó también en ellas— hace escasamente 15 días en Galicia y se celebrarán, Dios mediante, en Palma de Mallorca —estimamos que para noviembre estará terminado el trabajo y naturalmente SS.SS. están invitados— sobre el transporte aéreo. Al mismo tiempo, una Comisión propuesta por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado estudia a lo largo de este año la seguridad en las infraestructuras y en los transportes. Hoy precisamente y mañana, me parece, hay dos compareencias del director general de Aviación Civil y de la Marina Mercante en esa Comisión.

En ese contexto, señoría, de anticipación en materia de seguridad del Gobierno se ha producido un hecho nuevo, que es el hecho criminal del 11 de septiembre,

que pone de manifiesto que lo que ya sabíamos los españoles, que el terrorismo, sin adjetivos, es el enemigo fundamental que la democracia tiene, es una realidad y que tenemos que combatirla. Ha tenido trascendencia, como es lógico, en el sector del transporte aéreo, como lo tuvo en su momento, en la década de los años 70, lo sucedido en Múnich, etcétera.

Sin ningún género de dudas —esto es una obviedad, S.S. lo conoce perfectamente, por lo tanto, si me permite la expresión es una perogrullada—, esto va a suponer para el transporte aéreo dos cosas: Primero, una pequeña duda en este momento muy relativa sobre la demanda inmediata; los datos que tenemos en el ministerio de los vuelos realizados en los aeropuertos españoles, en la segunda quincena de septiembre, manifiestan un incremento significativo respecto de la misma quincena del año anterior, si bien moderado en relación con las expectativas previstas, lo cual quiere decir que no existe crisis en el sector aéreo, como se nos quiere hacer ver y como ayer mismo manifestaba el señor ministro en otro acto público, porque pudiera ocurrir que, como en el cuento de José y el lobo, a base de crear un argumento donde hay una dificultad objetiva, pero relativa, pongamos en cuestión lo que es un futuro esplendoroso del transporte aéreo en España y en el resto del mundo, sin perjuicio de que haya que atender a los temas de seguridad. En segundo término, señoría, habrá que reconsiderar los aspectos de la seguridad. Lo estamos haciendo desde el primer día. Su señoría conoce cómo el Gobierno ha reaccionado el mismo día 11 en materia del tráfico aéreo. Ya puede imaginar S.S. que yo personalmente, con el director general de Aviación Civil, no hemos parado un minuto desde entonces, desde colocar los aviones que en el momento del accidente estaban volando sobre el Atlántico para que no hubiera ninguna incidencia, como creo que razonablemente no hubo con los vuelos que tenían referencia en España, hasta la cobertura de los seguros a través de los acuerdos que el Gobierno ha tomado en cumplimiento de un acuerdo de Ecofin, etcétera. Veremos lo que tenemos que hacer cuando terminen los estudios que el Consejo de Ministros de la Unión Europea ha encargado a un grupo técnico para una primera previsión, la semana que viene, del Consejo que se va a celebrar el día 16 y en el futuro con un mayor desarrollo, y cuando sepamos con serenidad, sin arbitrios y sin ocurrencias, si S.S. me permite la expresión, del momento en que se producen los incidentes, porque justamente el discurso y la política del Gobierno en materia de seguridad es que la seguridad es una cuestión de método en los transportes, y yo creo que en general, y no de ocurrencias de cada momento. Por lo tanto, tenemos que ver qué es lo que tenemos que hacer, al mismo tiempo que resolvemos, como lo estamos haciendo, creo que satisfactoriamente, la coyuntura actual, resultará que efectivamente hay que tomar una serie de medidas, que tendrán que ver

con las compañías, tendrán que ver con el sistema aeroportuario, con el conjunto de la navegación aérea. Eso es así y esas medidas habrá que financiarlas por los procedimientos que se estime oportunos. Lo que es muy claro es que el sistema aeroportuario español, AENA, que no recibe subvenciones del Estado y que está en el marco de ese presupuesto de déficit cero que persigue el Gobierno, no puede dejar de subir las tasas en la medida en que sea necesario para satisfacer la parte que le corresponda. Las compañías —y hablo como regulador, señoría— tendrán también que asumir su parte, porque lo que no es razonable es que, al mismo tiempo que se sube en ocho euros el precio de los billetes, que no coincide con los costes que se derivan del día 11 de septiembre, y al mismo tiempo que se hacen operaciones desde el punto de vista empresarial —yo las creo oportunas y a las que les deseo como español y como Gobierno, el mayor éxito de adquisición de compañías aeronáuticas en Argentina y en otros lugares— se diga que esto es el caos. No es así, señoría. El Gobierno español va a actuar siempre en defensa del sector aeronáutico en el contexto de lo que el Ecofin, en definitiva la Unión Europea, haga, defendiendo la transparencia y la competencia, dentro del mercado europeo, para las compañías europeas, y también la transparencia y la competencia en el mercado intercontinental.

Su señoría conoce que algunas de las compañías que tienen problemas en este momento, que están en la prensa Swissair, Sabena, etcétera, no tienen problemas como consecuencia del 11 de septiembre, tienen problemas mucho antes, y como regulador del transporte aéreo no creo que sea aceptable que confundamos las cosas. Hay que resolver los problemas, pero hay que centrarlos. En este momento, como he dicho, los datos muy puntuales de los 15 días de septiembre demuestran que, en el tráfico aéreo español, ha crecido el número de operaciones en los aeropuertos, aunque se ha moderado el crecimiento total del año en función del impacto sobre las expectativas. Otra cosa es que las compañías puedan tener un problema financiero como consecuencia de que las reservas hoy no se hacen con tanta anticipación, porque la gente toma las decisiones mucho más cerca, y por lo tanto ahí se produce un problema financiero, pero ese es en este momento el problema. Seguiremos muy atentos a esa cuestión, como lo hemos estado desde el primer momento, pero, repito, operando sobre la verdad y sin distorsiones.

Al final, y con esta reflexión termino, señoría, que estoy seguro que la compartiré conmigo en los términos relativos en que su discurso se ha planteado, nosotros tenemos hoy —y hablo ahora en términos de España y de muchos gobiernos y recogiendo el sentido institucional de lo que todos han hecho— unos servicios de infraestructura y de transporte que en términos relativos son mucho mejores que los que teníamos hace

25 años. Me atrevo a decirle, sin ningún género de dudas, que cuando termine el plan de infraestructuras 2002-2007 serán mucho mejores. Si queremos defender los presupuestos públicos con el dinero de todos y priorizarlos en orden a otras necesidades que están fuera del ámbito de las infraestructuras, tenemos que ser muy rigurosos en ese sentido y saber que al final, por las cosas que son mejores, hay que pagar también mejores precios.

Es decir, que la Administración presta cada vez mejores servicios y eso de alguna manera tiene que acabar por traducirse en el mercado, lo cual no quiere decir, y eso lo comparto plenamente con S.S., como acabo de expresar, que, como órgano regulador en este caso en relación con el transporte aéreo, no estemos atentos a todos estos aspectos. Repito, no existe en este momento una crisis en el sector aeronáutico, sino unas dificultades objetivas derivadas del acto criminal del 11 de septiembre. Eso sí, existe la necesidad de estudiar nuevas medidas de seguridad que tengan viabilidad a medio y a largo plazo y que sean eficaces, porque muchas de ellas muchas veces, como S.S. sabe, casi son más eficaces si no se divulgan, mientras que otras están en el debate en este momento, estudiándose técnicamente. En todo caso, el mercado aeronáutico en general tendrá que traducir los costes de su funcionamiento en los términos que se consideren correctos en cada caso.

Nada más, señoría. Tan sólo quiero reiterarle mi agradecimiento por su tono constructivo, puesto que creo que ese es el camino para conseguir entre todos unos mejores servicios de transporte en este caso, que son mi competencia, y no empecen para nada, como S.S. ha puesto de manifiesto, sino todo lo contrario —y yo lo agradezco: en nombre del Gobierno —que S.S. presente las enmiendas que estime oportunas y que haga las preguntas o las críticas que crea necesarias, como hace en los foros parlamentarios y en otros cuando suceden las cosas que suceden.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor subsecretario de Fomento, en este momento le hago entrega formal de las preguntas por escrito que ha preparado el Grupo Parlamentario Socialista sobre vivienda, recordándole que, tanto en relación con estas como con respecto a las que usted considere oportuno contestar por escrito, deberá hacerlo dirigiéndolas a la Presidencia de esta Comisión en un plazo máximo de 48 a 72 horas.

Dicho esto, suspendemos la sesión y mantenemos el calendario previsto, lo que significa que la vamos a reanudar a las cuatro de la tarde con la comparecencia del presidente del consejo de administración de FEVE.

Se suspende la sesión.

Eran las dos y cincuenta y cinco minutos de la tarde.

Se reanuda la sesión a las cuatro de la tarde.

— **DEL PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE FEVE (DAMBORIENA Y OSA). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, -BNG (Número de expediente 212/000640) Y GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA (Número de expediente 212/000703).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señorías, vamos a reanudar la sesión de la Comisión. Comenzamos con la comparecencia del presidente del Consejo de Administración de FEVE. Tiene la palabra el señor Damboriena, a quien damos la bienvenida a la Comisión, para hacer una breve explicación del presupuesto.

El señor **PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE FEVE** (Damboriena y Osa): Señorías, quiero hacer una breve introducción respecto a la explicación de los presupuestos generales para el año 2002. Me van a permitir S.S. que lo haga de una forma muy sintetizada, de manera que cada uno de ustedes pueda seguir perfectamente el hilo conductor de la intervención.

En primer lugar, quiero destacar que la previsión de aumento en el presupuesto del 2002 es del 2,88 en los ingresos procedentes de tráfico respecto al 2001; esto significa que hemos hecho un esfuerzo importante para ajustar los ingresos de la compañía a las propias necesidades que en su futuro y en su plan de empresa se establecen. Sinceramente, estoy convencido de que llegaremos a esa previsión de aumento del 2,88, y luego si quiere podremos hablar sobre ello. En cuanto al incremento de otros ingresos relativos por ejemplo a fibra óptica, está previsto un incremento del 75,1 por ciento, y las amortizaciones se incrementan el 11,52 por el esfuerzo inversor de la propia compañía. Dentro de esos ingresos destaca una media de prácticamente el 2 por ciento en aumento de viajeros y mercancías. El aumento mayor de estos ingresos procedentes del tráfico, el 16,96 por ciento, es debido al pleno funcionamiento del segundo Trascantábrico. En el conjunto de los ingresos se contempla un aumento del 2,83 por ciento, porcentaje que es sensiblemente inferior al aumento de los gastos, debido a que la subvención de explotación únicamente aumenta el 0,03, pasando de 11.995 a 11.998 millones.

En cuanto a gastos, cabría destacar que después del fuerte incremento de los gastos financieros durante el año 2001, debido al incremento de las inversiones y estancamiento de las subvenciones de capital, se ha producido una renegociación de la deuda, consiguiendo un descenso en sus costes, y aunque el año 2002 tengamos que acudir al mercado financiero para financiar nuestras inversiones, tenemos previsto no obstante un

descenso respecto a los Presupuestos Generales del Estado del año 2001 del 3,32 por ciento, pasando de 1.219 millones de pesetas a 1.178 millones de pesetas en el año 2002. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Por otra parte, la inversión en FEVE ha experimentado un salto cualitativo en los últimos años, aumentándose desde el año 1996 el 210 por ciento. En el 2002 FEVE dedicará a inversiones 12.529 millones de pesetas. FEVE ha utilizado su capacidad de endeudamiento para aumentar sus inversiones a lo largo de estos últimos años. Como a la mayoría de SS.SS. una de las cosas que más les preocupa es el grado de cumplimiento de estos presupuestos, quedo a disposición de SS.SS. para luego analizar el grado de cumplimiento del ejercicio 2001. No obstante, quiero indicar lo siguiente, si se me permite rápidamente, en cuanto a lo que es el plan de infraestructuras y el cumplimiento por parte de esta compañía. Por tanto, voy a hacer una muy breve relación de las actuaciones más importantes previstas en el ejercicio 2002 y que son las que van a centrar la acción inversora de FEVE durante este ejercicio. Para Asturias está prevista la renovación de vía de Ribadesella-Villahormes y Posada-Llanes; la renovación de vías en las estaciones de Ribadesella, Lieres y Rianes; variante del punto kilométrico 330 al 331, Pola de Siero; nueva subestación eléctrica en Nava; bloqueo y CTC en Lieres-Nava; enclavamientos en Piñeres, Cabañaquinta y Collanzo; bloqueos y enclavamientos en Trubia—Pravia; pasos a nivel: supresión de El Ponticu y automatización de Quintana. En el País Vasco está prevista la renovación de la vía de Carranza-Arcentales y la renovación de la vía Iráuregui-Castrejana. Y en Cantabria la renovación de vía Orejo-Hoz de Anero; renovación y ampliación de vías en Maliaño; renovación y ampliación de vías en Virgen de la Peña; sustitución de puentes metálicos en Cabezón-Unquera; enclavamientos de Treto y Marrón; automatización de pasos a nivel en Sajón, La Pesa, Ambrosero, etcétera. En Castilla y León, la renovación de la vía Cordovilla-Arija, Túnel de la Parte; en Galicia la duplicación de vía desgraciadamente no se ha podido culminar hasta el momento, no obstante luego si SS.SS. desean podemos hablar de la duplicación de vía Ferrol-Xubia.

Básicamente, esta es la explicación muy general, muy somera de lo que son los presupuestos generales de FEVE para el año 2002, tanto en su materia de gasto como muy especialmente en su materia de ingresos, que es algo en lo que tenemos que estar especialmente preocupados, y por supuesto en lo que a inversión en infraestructuras se refiere. Quedo a disposición de lo que SS.SS. deseen preguntarme, y por supuesto si necesitan algún dato en concreto de lo que ya he explicado o de lo que a lo largo de esta comparecencia explicaré, por supuesto que lo tendrán tanto por escrito como, en la medida de lo posible, en lo que yo pueda comunicarles ahora.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, en nombre del Grupo Mixto, el representante del Bloque Nacionalista Gallego, señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Llama la atención, aunque no es el único caso de todas las comunidades autónomas, que en el caso de Galicia para el año 2002 todas las inversiones corresponden a proyectos iniciados antes de este año, por valor de 5 millones 780.000 euros. Sin duda corresponden a las obras que se eternizan, especialmente el mayor montante que afecta a la duplicación de vía de Ferrol-Xubia. Efectivamente, queríamos saber cuál es la situación y la perspectiva, porque realmente aquí se cumple el estereotipo y el tópico de que las obras públicas en Galicia entre el momento que se anuncian y cuando se acaban, incluso aunque sean 12 kilómetros de un ferrocarril de vía estrecha, se convierten prácticamente como una obra de romanos. Entonces, me gustaría conocer cuál es la situación, la perspectiva, si queda algún problema burocrático y cuándo se iniciarían las obras.

Por otro lado, nos gustaría saber en concreto la cantidad de 1.154.000 euros que está territorializado en la provincia de Lugo, que tiene un trayecto de la línea de FEVE muy importante, a qué obras concretas corresponde, que debe corresponder seguramente a obras de mantenimiento y de conservación. Pero en todo caso me gustaría que me lo concretase.

Por último, algo muy importante para una empresa como FEVE y para los servicios que presta. Me gustaría saber cuál es el nivel de relación y de participación efectiva de las administraciones locales y de la Xunta de Galicia en los proyectos de FEVE, tanto en lo que tiene que ver con la inversión como la gestión del servicio en Galicia.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra el señor Contreras, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señor presidente del Consejo de Administración de FEVE, en primer lugar me gustaría saber si es posible, no en este momento pero posteriormente por escrito, que se me explicitase en qué se han invertido los 13.360 millones de pesetas correspondientes al ejercicio 2001. En una respuesta escrita me decían que 5.600 millones iban destinados a obras. Me gustaría saber en qué obras exactamente, en qué comunidades autónomas se hacen esas obras y si es en cercanías, en regionales o en el transporte de mercancías; la infraestructura evidentemente no, sí en lo que respecta al material móvil, que son 6.500 millones de pesetas. En cuanto a los 1.260 millones de pesetas que se refieren a inversiones diversas, me gustaría que aquello que se pudiese explicitar de forma más precisa, se hiciese de esa manera, y como

le he dicho en esos conceptos, cercanías, regionales, mercancías y de acuerdo con el concepto de si es material móvil o son obras.

Respecto a lo que son los presupuestos para este año, usted el año pasado insistía mucho en que habláramos del coeficiente de cobertura, porque yo hablaba de otra serie de variables que aparecían bien en los presupuestos de explotación o en el presupuesto de capital, en el cuadro de financiamiento, en el balance de situación o en la cuenta de pérdidas y ganancias. Le he hecho caso y este año algunos de esos coeficientes, incluido el que usted tiene tanto interés como es el coeficiente de cobertura, los he definido y los he calculado. En los gastos financieros no me coinciden los datos que usted da con los datos del presupuesto. Ha dicho que se pasa de unos 1.200 a 1.178, 5. Eso sí corresponde a lo que viene en los presupuestos para este año; sin embargo en los gastos financieros referidos al año pasado no me coincide eso que usted dice de que son 1.200; son 5.522 euros, según los datos que tengo en este momento, que son los que se nos han facilitado, y este año son 7.083 euros los gastos financieros, lo cual representa un incremento de 919,8 a 1.178 millones de pesetas.

—No me preocupa tampoco que se refiera el gasto financiero siempre como consecuencia de la inversión, pero tampoco parece que sea así. Usted ha dicho que este año las inversiones van a ser de 12.529 millones de pesetas; el año pasado eran prácticamente 14.000 millones de pesetas, es decir disminuye la inversión para el año 2002.

En la aportación del Estado nos coinciden perfectamente los números y efectivamente son 11.995 millones en el año 2001 y 11.998 en el presupuesto del 2002; por tanto, estamos totalmente de acuerdo en que es un dato positivo que los gastos de explotación permanezcan estables o que no se incremente la aportación del Estado. Me gustaría saber cómo valora usted el hecho de que el cociente o la ratio entre ingresos y gastos de personal sea el 50 por ciento; es decir que con todos los ingresos que tiene la empresa solamente haya para pagar el 50 por ciento de los sueldos y salarios de todo el personal de la empresa. Deseo saber si esto es un grave problema o no para la empresa y le agradecería que nos refiriésemos al año 2000, 2001 y 2002. Yo sé que anteriormente la empresa funcionaba mucho peor —no vamos a seguir insistiendo sobre eso—; estamos ahora en otro proceso de liberalización de estos servicios y estamos en otra dinámica. Se trata de que entre todos veamos la fórmula de mejorar esta empresa que creo es muy importante para España, sobre todo para el norte de España y también para la Comunidad de Murcia. El interés que nos debe guiar a todos es ver las dificultades que tiene la empresa, que evidentemente yo no digo que usted las haya creado, son dificultades objetivas que tenía la empresa y que se están tratando de mejorar. Tenemos que ver entre todos cuál es la mejor

forma de resolver esos problemas que actualmente sigue teniendo la empresa. El coeficiente de cobertura —no lo ha nombrado este año, supongo que es por la premura de tiempo— prácticamente permanece estable entre el 2001 y el 2002, y según mis cálculos está en torno al treinta y dos y poco por ciento.

Entre otros datos que creo que son relevantes a la hora de analizar los presupuestos, está la ratio de endeudamiento que está evolucionando también de forma preocupante. Si consideramos la ratio de endeudamiento como fondos propios partido por fondos ajenos, ha pasado del 4,17, en el año 2000, al 2,66 en el año 2002; es decir, la empresa se está endeudando, y como digo siempre que la deuda se pague a largo plazo y sea para inversiones me parece lógico, pero veo que se ha producido un descenso, aunque no significativo, en la inversión del año 2001 para el año 2002.

Me gustaría comentar también —y con esto voy a terminar esta parte— la evolución del activo y del pasivo circulante. El año pasado, el presupuesto correspondiente al año 2001, sufrió una mejora porque se produjo una disminución importante del pasivo circulante, pero en el año 2002 se vuelve a poner prácticamente en el nivel de pasivo circulante del año 2000 y el activo circulante se mantiene prácticamente equilibrado con el que había en el 2001. Esta situación es también preocupante porque de alguna forma la ratio de liquidez del año 2002 es inferior a la que existía en el año 2000. Me parece a mí que esto tiene que producir necesariamente un desequilibrio en la empresa. Son datos que, como digo, se desprenden a mi forma de ver de los presupuestos que nos han dado de explotación, capital, balance de situación y cuenta de pérdidas y ganancias. Me gustaría que diera su opinión sobre estos datos y también me gustaría saber cuál es su opinión sobre que no exista un contrato-programa, pues creo que no todas las actividades que tiene esta empresa se pueden considerar globalmente. Usted mismo ha dicho antes cómo en fibra óptica se espera un incremento de ingresos espectacular y en los demás los ingresos son mucho más modestos. Me gustaría saber por qué no se hace un contrato-programa donde se defina de forma análoga a como se hace en RENFE cuáles son las distintas unidades de negocio, ver las que tienen problemas y requieren la subvención que está dando en este momento el Estado —incluso es posible que más en determinadas actividades— y otras que son competitivas en el mercado y en estas otras actividades la empresa tiene que ser autosuficiente. Creo que el hecho de que exista un contrato programa con una desagregación de actividades y un agrupamiento por unidades de negocio sería fundamental y probablemente ustedes lo tengan así como empresa, lo que pasa es que luego a nosotros no nos llegan esos datos porque los que se dan son los globales de la empresa; sin embargo, en RENFE, al existir ese desglosado por unidades de negocio, sí se notan los correspondientes a cada unidad de negocio. Si es posi-

ble (aunque no exista el contrato programa y no exista ese desagregado en unidades de negocio) me gustaría disponer de los datos que tiene la empresa para saber qué actividades de las que se están desarrollando en este momento son más rentables y cuáles están teniendo más dificultades por la propia naturaleza de la actuación que lleva a cabo la empresa.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra a continuación, el portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **LÓPEZ IGLESIAS:** Buenas tardes. Simplemente quería agradecerle su comparecencia, la explicación que ha dado de los presupuestos, y apoyarle en este nuevo impulso que se le está dando a esta empresa en esta nueva etapa.

Nada más. A lo largo de la tarde, dependiendo del debate, haremos alguna pregunta.

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

El señor **PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE FEVE** (Damboriena y Osa): Muchas gracias en general a todos los comparecientes.

Voy a empezar contestando al representante del BNG, viejo conocido ya de esta obra y de otros muchos problemas que afloran permanentemente en Galicia y creo que con mayor acierto estamos intentando arreglar. El problema de la variante de Xubia usted lo sabe perfectamente, porque hemos hablado varias veces de él, es un problema que no ha dependido tanto desgraciadamente de la propia voluntad de FEVE. Voy a intentar ajustarme al calendario exacto de Galicia que tengo aquí, para que veamos cuál ha sido la evolución de esa obra. Yo le puedo garantizar, y usted ha hablado ya conmigo en más de una ocasión en esta sala y fuera de ella, respecto a la preocupación que tenía el propio alcalde de Narón o usted y nosotros para que este tema se resolviera. Desgraciadamente, hasta el 11 de mayo de 2001 no hemos tenido el informe favorable de la Secretaría General de Medio Ambiente que ha dictado una resolución por la cual nos permite no someter el proyecto al procedimiento reglado de medio ambiente, lo que significa que al estar exentos del mismo, a partir del 11 de mayo —desgraciadamente nunca antes— hemos podido comenzar con el resto de las actuaciones. Me hubiera gustado que fuera de otra manera, pero lamentablemente no ha podido ser así. Desgraciadamente, no dependía de mí esa acción y, no obstante, S.S. sabe que sí hemos estado preocupados por la misma, la hemos empujado y hemos hablado con usted y con el propio alcalde de Narón. El segundo paso era la información oficial del proyecto modificado ya por la comunidad autónoma y los ayuntamientos; quiero decirle que recientemente hemos recibido la conformi-

dad de los ayuntamientos de Narón y Ferrol, como S.S. sabe y estamos esperando a que en fechas próximas recibamos de la subdelegación de Gobierno la propia conformidad también para esa variante. El tercer paso, la expropiación, quiero adelantarle que los documentos relativos a la expropiación han sido firmados ya por el director general de Ferrocarriles, primer dato y, segundo dato; y quiero anunciarle que las fechas previstas para el levantamiento de las actas previas son los días 27, 28 y 29 de noviembre de 2001, lo que significaría que tendríamos un horizonte para cumplir con ese compromiso de la variante del Narón —desgraciadamente retrasada y en la parte que me toca asumir la culpa la asumo desde el principio—, y tendríamos una fecha próxima a marzo de 2002 para el inicio definitivo de esas obras. No puedo darle una explicación más detallada porque esta es la que es. El calendario real ha sido este, estos han sido los datos en concreto respecto a esta obra, y por tanto confío en que una vez despejado ya el problema principal que teníamos para someter esa obra a Medio Ambiente, despejado ese problema, repito, creo que sí está ya en nuestras manos acelerar más o menos el proceso expropiatorio. Insisto que ya el director general de Ferrocarriles ha firmado el citado proceso, y por tanto en principio los días 27, 28 y 29 de noviembre de 2001 procederemos al levantamiento de las actas previas, lo que permitiría que en torno a la fecha de marzo de 2002 esa obra podría empezar. No obstante, hace usted una matización respecto al poco nivel inversor que en Galicia ha tenido FEVE. El año pasado ya le di un dato y no es cuestión de repetirlo; tampoco se trata de decir que en función del peso específico de una línea o de una comunidad para con la totalidad de la compañía, FEVE invierte; eso no es así. Si fuera así, probablemente la prioridad por ejemplo de FEVE hubiera sido siempre realizar todas las obras primero en Asturias, que es donde mayor número de viajeros tenemos incluso por líneas, y donde un peso específico mayor representan los viajeros para la compañía. Sin embargo, no ha sido así. Ya le dije en su día —y le invito a que un día vayamos usted y yo a dar una vuelta por ese ferrocarril— que ojalá tuvieran todas las vías de FEVE un estado similar al que representa en Galicia.

Respecto a la partida que usted me indicaba, le quiero decir que estas son obras que en general van a beneficiar al entorno de la vía, como son por ejemplo trincheras, seguridad en definitiva. No sé si he contestado a lo que me estaba usted preguntando; espero que sí. En cualquier caso, si necesita cualquier otra aclaración, por supuesto se la enviaré por escrito.

En cuanto a la intervención del representante del Grupo Socialista, en primer lugar quiero agradecerle su extensa intervención en el sentido de que me ha hecho muchísimas preguntas y desgraciadamente no le voy a poder contestar a todas. Haré lo mismo que acabo de decir, se le remitirá por escrito la contestación a todas

aquellas preguntas a las que considere que no le he contestado en este turno.

Sobre FEVE, más que centrada en el presupuesto de 2002 ha hecho una valoración más bien general. Puedo participar de ello y vamos a hacerlo. Le quiero dar unos cuantos datos que despejen ciertas incógnitas que usted pueda tener en estos momentos. En primer lugar, hablaré respecto al presupuesto de 2001 y a su grado de cumplimiento, que creo es siempre un parámetro bastante razonable para medir los cumplimientos que un alto responsable de la Administración adquiere en esta Cámara. Tenemos que alegrarnos de que en su conjunto el grado de cumplimiento del presupuesto de 2001 en principio va a contemplar los siguientes parámetros. Vamos a contemplar una desviación positiva respecto a lo presupuestado; teniendo en cuenta la evolución hasta agosto, los ingresos procedentes de tráfico superarán en 300 millones la cantidad presupuestada. El resto de los ingresos que se computan, a los que luego me referiré dado que me hablaba de un conjunto de medidas a tomar en FEVE, estaban presupuestados en 412 millones de pesetas, mientras que prevemos que se alcancen los 891 millones de pesetas. Esa es una previsión, dado que evidentemente estos son cierres de agosto y estamos en el mes de octubre; me gustaría darle un dato más fiable, pero en principio y en función de esta evolución yo me atrevo a adelantarle las cifras que le he indicado.

En cuanto a gastos —y va a entender luego por qué en algunos casos han tenido que crecer— habrá desviaciones en partidas afectadas evidentemente por el incremento de actividad, por ejemplo energía de tracción, así como otras que han redundado directamente en beneficio de los clientes, como seguridad, que es una partida que está directamente ligada a ese incremento, limpieza, etcétera. Sin embargo otras partidas, como suele ser normal en administración de empresas de este tipo y que muchas veces son difíciles de controlar, se han comportado de manera bastante razonable y se han ajustado a lo presupuestado, como por ejemplo suministros, reparaciones, tributos, presencia externa; en general han presentado, insisto, muy pocas variaciones por no decir un cumplimiento bastante exacto de lo que es el presupuesto de año 2001.

Al cierre de agosto, insisto, y dada la evolución de ingresos, fundamentalmente en lo que se refiere a viajeros, mercancías y Transcantábrico se espera un incremento de 300 millones respecto a la proyección presupuestada, pasando de 4.156 a 4.438 millones. La razón está en el mayor tráfico de viajeros y mercancías, así como en la explotación al cien por cien del segundo Transcantábrico, porque como S.S. sabrá empezó a funcionar el año pasado. El resto de los ingresos que se computan, como son trabajos para el propio inmovilizado, ingresos accesorios a la explotación, financieros y asimilados, estaban presupuestados en 412 millones de pesetas y están estimados hoy unos ingresos de 891

millones de pesetas, debiéndose el incremento fundamentalmente al negocio en la fibra óptica, a esos otros negocios complementarios a los que antes nos referíamos, alquileres, cánones por servicio y otros ingresos accesorios a la explotación.

Usted ha hecho una especial referencia a los gastos. Es cierto que ha habido un notorio incremento, sobre todo en lo que ha sido la masa salarial. El convenio firmado en el año 1999 de cara a los años 2000 y 2001 supuso un importante incremento, pero permitió una mayor movilidad para poder gestionar más y mejor la empresa, tal cual le indiqué el año pasado y ahora nos referiremos a ello con los datos de viajeros y mercancías. Por tanto, evidentemente le reconozco esa importante desviación, pero ha sido prácticamente compensada con el mayor nivel de ingresos, generado precisamente por esa flexibilidad que nos permitió ese convenio.

Con relación a los costes financieros que me citaba antes, no tengo la tabla de cuál era la situación de la deuda. La evolución de la deuda la teníamos prevista de la siguiente forma. El cierre de 2000 preveía una evolución de deuda de 531.483.000 pesetas; ese fue el cierre para los costes financieros de la misma; sin embargo, en el año 2001 lo previsto eran 1.219 millones y lo cerrado va a ser de 983 millones de pesetas. Se renegotió la deuda a largo y a corto lo que permitió que nosotros tuviéramos una menor carga impositiva de esa propia deuda. De todas maneras, si es preciso y si usted lo desea, le entregaré los datos relativos a la evolución de la deuda, tanto en su montante total como en las dos partidas importantes que le indico, la posición colocada a corto y la posición colocada a largo, lo que le dará una visión del porqué se pueden producir esos ahorros en los costes financieros.

Le he hecho una referencia a por qué se han realizado unos mayores costes en personal, pero ¿qué nos ha permitido tener esos mayores costos en personal? Por primera vez en la historia FEVE ha superado los 12 millones de viajeros transportados; entre agosto de 2000 y agosto de 2001 ha crecido el 2,8 por ciento y la previsión que nosotros tenemos para el cierre de este año es de 12,4 millones de viajeros. Lo alcanzado en producto ha sido de 1.578 millones de pesetas; el crecimiento de agosto de 2001 sobre agosto de 2000 es del 9,1 por ciento y la previsión de cierre la situamos en torno a 1.728 millones de pesetas. Esto significa, señoría, que desde el año 1991 hasta aquí el crecimiento real de la empresa se ha situado en torno al 153,1 por ciento. En viajeros/kilómetro se ha bajado o se bajará con 218 millones de viajeros/kilómetro y con un crecimiento comparado de agosto 2001 sobre agosto de 2000 del 5,6 por ciento, con una previsión de cierre de 231 millones. En mercancías (luego continuaré con la explicación respecto a lo que me ha preguntado antes de unidades de negocio y demás; permíname que lo desglose de esta manera, pero quiero que tengan un

conocimiento muy exacto de lo que estoy indicando), en toneladas/kilómetro se ha llegado a 451 millones de toneladas/kilómetro; el crecimiento comparado de agosto 2001 sobre 2000 es del 3,4 por ciento, con una previsión de cierre de 471 millones de toneladas. Desde el año 1991, y si tomo el año 1991 como referencia es por hacer una década, no es por ningún otro concepto, me da igual tomar el año 1995, 1996 o cualquier otro, el crecimiento en mercancías está próximo al 250 por ciento. En producto se han alcanzado los 2.185 millones de pesetas y de nuevo el crecimiento comparado de agosto de 2001 sobre agosto de 2000 es del 7,8 por ciento, con una previsión de cierre de 2.317 millones de pesetas. Desde el año 1991 el crecimiento de producto de mercancías supone el 223,3 por ciento. Para que tengamos una idea global sobre el por qué de esos diez años, le quiero decir que en el año 1991 fueron 1.068 millones los ingresos procedentes de este producto, de mercancías; en el año 1995 fueron 1.190 y sin embargo en 2001 fueron 2.317 millones. Es en la segunda parte de la década, del año 1995 en adelante, cuando se ha producido un muy importante crecimiento en el transporte de mercancías; pero no le voy a ocultar que evidentemente eso ha hecho necesario que se cambie gran parte del marco laboral de la propia compañía. Probablemente no sea todavía el mejor y probablemente tengamos que hacernos un planteamiento más a largo plazo.

Tenía en la nota que he tomado sobre su intervención me hablaba, precisamente al hilo de esto, sobre la evolución estable del índice de cobertura, referencia que yo le hice el año pasado, porque al final la forma en que tenemos que medir una empresa de este tipo es precisamente sabiendo si cada vez, ingresando lo que ingresa la compañía, se tiene un índice de cobertura que sea razonable para el manteniendo de un servicio público. No nos olvidemos de lo siguiente, señoría. Nosotros estamos en todo momento dando un servicio público con unos precios políticos. Usted me dice que con lo que ingresa FEVE no llega para pagar prácticamente ni la mitad de los que es el coste de la nómina de FEVE. Tiene razón S.S. Son casi 10.000 millones la nómina de FEVE y sin embargo los ingresos procedentes por todos los conceptos rondan los 5.000 millones. Pero lo que ocurre en FEVE, ocurre en RENFE y ocurre, como usted bien sabe, prácticamente en todo el transporte público, que al final es subvencionado y tiene un coste político. No me refiero a un coste político para un grupo determinado, sino un coste político del precio del billete. Con ello le quiero decir que como presidente de FEVE estoy absolutamente abierto a cualquier sugerencia que se me indique: vamos a cambiar una política tarifaria de un determinado concepto; vamos a cambiar una política de costes y muy especialmente de ingresos, pero que van a estar ligados siempre, no se le olvide nunca, al precio de un billete. Desgraciada-

mente nos movemos con 12 millones de viajeros e ingresamos 5.000 millones, de los cuales solamente 1.600 son procedentes del tráfico de viajeros; saquen ustedes una simple y llana división y verán lo que supone transportar esos viajeros al erario público. Por eso yo le llamaba la atención el año pasado, y le decía: lo más importante es que no perdamos la referencia del índice de cobertura. Lo grave sería si el índice de cobertura bajara. Indudablemente eso sí significará que la gestión ha sido peor, o por el contrario el incremento de los gastos no ha justificado el mayor de los ingresos. Tendremos que poner medidas para nunca suceda eso sino que más bien al contrario, como bien expliqué en la anterior comparecencia, el índice de cobertura tiene que marcar siempre un guión por el cual la empresa paulatinamente va a intentar acercarse a la mayor de la cobertura de sus gastos con el mayor de los ingresos que no sean directos los de subvención. Por eso yo he marcado antes la cifra exacta de los ingresos de subvención, que prácticamente quedan equilibrados y que es el 0,03. No hay un desfase en la subvención que se entrega a FEVE, sino que el crecimiento es muy escaso para comparar por el contrario lo que son los ingresos procedentes de tráfico.

Me hablaba también —y perdone que me extienda, señor presidente, señorías— del contrato-programa. No, FEVE no tiene un contrato-programa y usted lo sabe. No le quiero decir que no vayamos a tenerlo o por el contrario tampoco le quiero decir que lo vayamos a tener. Lo que le digo es que nosotros estamos trabajando en la elaboración de un gran programa, de un plan de empresa, con un horizonte que puede ser de cinco o siete años, incluso diez si pudiéramos llegar a una apuesta fuerte en un marco laboral estable, de forma que ese plan de empresa puede ser convertido perfectamente en un contrato-programa. No lo tenemos hoy, pero como usted sabe el plan de empresa de FEVE es vigente también durante el año 2002, por tanto hasta mediados del año que viene difícilmente podremos nosotros presentar un programa que sustituya al que hoy está vigente, que es el plan de empresa de la compañía con el horizonte del año 2002. No obstante, para mediados del año que viene ese plan de empresa estará presentado y ese plan de empresa espero que lo apruebe nuestro ministerio tutelar y a partir de ahí si tenemos que llegar a un contrato-programa no es problema de este presidente que sea así. Habrá que valorar si en las circunstancias de FEVE, que no son las mismas que las de RENFE, merece la pena hacer el esfuerzo de un contrato-programa o merece la pena determinar que la relación debe ser la del contrato-programa o bien la del plan de empresa pactado y aprobado.

Me ha hablado de las unidades de negocio. Las van a ver reflejadas en este plan de empresa. Usted sabe que FEVE hoy no se mueve con unidades de negocio; se ha movido con un conjunto global. No obstante, tenemos números internos sobre lo que nos supone ese

movimiento de mercancía y lo que nos supone ese movimiento de viajeros, tanto en viajeros de cercanías como en viajeros regionales, y también el propio Transcantábrico como tal, al margen de los negocios complementarios, eso al final nos va a dar una fotografía bastante cercana a la realidad de lo que es FEVE, de lo que puede ser FEVE en el futuro y en dónde podemos y debemos hacer mayores incidencias y mayores esfuerzos para que el futuro de FEVE sea mejor. No le puedo adelantar hoy estos datos porque, insisto, van a ser fruto y elemento de un juicio en la elaboración de ese plan de empresa, que espero esté terminado para mediados del año que viene, y poco más le puedo responder.

Al resto de las preguntas que sé han quedado colgando pero no podía responder a todas, quedo a su disposición y tendrá cumplida respuesta por escrito de las mismas.

El señor **PRESIDENTE**: Damos por terminada la comparecencia del señor presidente del Consejo de Administración de FEVE y le damos las gracias por sus cumplidas explicaciones.

Suspendemos momentáneamente la Comisión, para pasar inmediatamente a la siguiente comparecencia. **(Pausa.)**

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO GESTOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (BARRÓN BENAVENTE), A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA (Número de expediente 212/000701) y DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO-BNG (Número de expediente 212/000651).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a continuar la sesión, dando la bienvenida a la misma al presidente del Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, don Juan Barrón, que se encuentra a mi derecha, y que a continuación va a tomar la palabra, si se encuentra preparado, para proceder a la comparecencia que han solicitado S.S.

El señor Barrón tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO GESTOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS** (Barrón Benavente): Señor presidente, señorías, quiero empezar esta breve introducción expresando mi agradecimiento por poder exponer ante ustedes, en la Comisión de Infraestructuras del Congreso, la actividad del GIF y analizar la propuesta de presupuestos para el ejercicio 2002.

Como bien saben ustedes, hasta la fecha han sido cinco las infraestructuras cuya construcción y explotación el Gobierno ha encomendado al GIF. En todos los casos se trata de nuevas líneas de alta velocidad enmar-

cadadas en el programa de infraestructuras 2002/2007. Quiero hacer un brevísimo resumen sobre la situación de estas cinco encomiendas que tiene el GIF.

La primera de ellas, como también saben, desde el año 1997, la constituyó la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona, con una longitud de 855 kilómetros y que permitirá, cuando esté terminada, realizar el viaje Madrid-Barcelona en sólo dos horas y media. En este momento, el tramo Madrid-Zaragoza-Lleida es el que presenta un mayor grado de avance y es el tramo que entrará en servicio a finales del año 2002. En la actualidad de los 474 kilómetros, 409 kilómetros tienen las obras de plataforma concluidas; en 359 kilómetros estamos montando la vía y se encuentra en ejecución además todas las obras correspondientes a electrificación, señalización, etcétera. Por tanto, en la primera de las grandes obras ferroviarias será una realidad, como decía antes a finales de 2002, el primer tramo.

En lo que respecta al tramo Lleida-Figueras, se encuentran adjudicados o en ejecución las obras de plataforma a lo largo de 136 kilómetros, y en fase de licitación otros 9; ello supone que, aproximadamente, hasta Martorell, donde tenemos toda la tramitación ambiental completa y se ha podido aprobar este informativo, la totalidad de las obras están en marcha. En esta sección Lleida-Martorell deben destacarse que el proceso de ocupación de los terrenos ha presentado problemas, lo que ha demorado, en ocasiones, el comienzo efectivo de estos trabajos. A partir de Martorell se está procediendo a la redacción de los proyectos para minimizar plazos de contratación de las obras, que en muchos casos se adelantan en lo posible incluso a las correspondientes declaraciones de impacto ambiental.

La segunda infraestructura encomendada al GIF, como S.S.SS. conocen, es el nuevo acceso Norte-Noroeste, clave para toda la nueva red ferroviaria del Norte de España, con una longitud de 198 kilómetros y une Madrid con Medina y Valladolid. Se divide en dos secciones claramente diferenciadas, Madrid-Segovia, que requiere la ejecución de dos túneles gemelos de casi 30 kilómetros cada uno de ellos, bajo la Sierra de Guadarrama, y la otra sección Segovia-Valladolid. En la primera de ellas, es decir entre Madrid y Segovia, ya están adjudicados los cinco lotes correspondientes a los túneles de Guadarrama y sus accesos y recientemente han sido aprobados los correspondientes proyectos básicos, lo que ha permitido iniciar el proceso de expropiación en la zona de las bocas. Asimismo, las empresas adjudicatarias, con objeto de no dilatar el inicio de las obras, han adquirido ya las tuneladoras que están construyéndose y con las cuales se realizará la perforación. Entre Madrid y los túneles se han licitado ya los correspondientes proyectos constructivos cuya redacción comenzará previsiblemente antes de finalizar el año. En lo que respecta a Segovia-Valladolid les voy a dar

unos números. Se encuentran adjudicadas o en ejecución las obras de plataforma en un total de 55 kilómetros, con una inversión de 157 millones de euros y licitados, por importe de 46 millones de euros, 18 kilómetros, que restan hasta Valdestillas, que es donde alcanzan el estudio informativo que tenemos aprobado.

En la línea Córdoba-Málaga es la tercera encomienda. Se produjo en julio de 1999, con una longitud total de 155 kilómetros y en este momento podemos decir que las obras de construcción ya han comenzado, —comenzaron antes del verano— y tengo el placer de comunicar a SS.SS. que se encuentran adjudicadas o en ejecución en 97 kilómetros de la nueva línea y se prevé la adjudicación de otros 16 kilómetros antes de finalizar el año 2001, lo que supondrá 113 kilómetros, es decir más del 70 por ciento de la línea se encuentra en marcha.

La cuarta encomienda del GIF, septiembre de 1999, constituye el nuevo acceso ferroviario de alta velocidad a Levante, unirá a Madrid, Castilla-La Mancha, la Comunidad valenciana y región de Murcia. En la actualidad se encuentran en redacción los proyectos constructivos de esta infraestructura correspondientes solo a 89 kilómetros pertenecientes a la secciones Almansa-La Encina y Játiva-Valencia. Asimismo antes de finalizar el ejercicio 2001 está prevista la adjudicación de proyectos constructivos correspondientes a 169 kilómetros. También en la alta velocidad en las secciones entre Cuenca-Motilla, Motilla-Albacete y Motilla-Valencia se adjudicarán los proyectos en una fecha breve.

Muy recientemente, el 3 de agosto, el Consejo de Ministro encomendó al GIF la construcción y administración de la nueva línea de acceso a Toledo en alta velocidad. De esta línea todavía no les puedo decir nada más que estamos empezando a preparar la licitación de los proyectos para lanzarlos una vez tengamos la declaración de impacto ambiental y el correspondiente informativo.

Como conclusión final de esta situación que quería contar a SS.SS. podemos resaltar que ha habido una consolidación en cuanto a la ejecución de la primera encomienda en el tramo Madrid-Zaragoza-Lleida, cuyas obras de plataforma prácticamente se han concluido, las de vía de electrificación avanzan a pleno rendimiento y hay un cumplimiento esperado del compromiso de entrada en servicio a finales del año próximo. Ha habido, por otro lado, otra vertiente importante que es el definitivo lanzamiento de dos nuevas encomiendas, dos nuevas infraestructura de alta velocidad: el acceso al Norte-Noroeste y la línea Córdoba-Málaga con más de un centenar de kilómetros en marcha de una de ellas.

A partir de este momento seré muy breve, porque supongo que después en el debate SS.SS. tendrán ocasión de preguntar todo lo que sea necesario sobre los presupuestos, que es el objeto principal de esta comparecencia. Respecto al presupuesto del explotación del

GIF, que quizá no sea el más importante, se destaca un crecimiento de gastos de personal, que habrán ustedes detectado, del 59 por ciento respecto al ejercicio anterior, alcanzando un montante de 7,5 millones de euros. Este aumento obedece a que se prevé que el número de empleados pase de una cifra media de 110 en el ejercicio de 2001, a 150 en el ejercicio 2002, plantilla mínima y por supuesto necesaria para conseguir de manera eficaz los objetivos encomendados al ente. Deben recordar SS.SS. que la plantilla actual del GIF fue dimensionada cuando solo existía una única encomienda, que era la línea de Barcelona, y en este momento, como les he descrito brevemente hace unos minutos, estas encomiendas han aumentado a cinco. En lo que respecta a otros gastos de explotación se han cifrado en 6,8 millones de euros, lo que supone un incremento del 0,8 por ciento respecto al ejercicio anterior, inferior al crecimiento previsto del IPC como consecuencia de una política de contención de gastos en la gestión. Como resumen del presupuesto cabe apuntar también la estimación de un beneficio para el ejercicio de 2002 de 21,6 millones de euros.

Finalmente, para concluir con el tema más importante en relación con los presupuestos del GIF, que es sin duda el presupuesto de capital, el presupuesto de inversiones para el año 2002, tengo que decirles que la inversión programada por el GIF en infraestructuras ferroviarias para este año 2002 asciende a 2.766 millones de euros, con el desglose que paso muy brevemente a describir a SS.SS. Para la línea Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera, 1.816,5 millones de euros, que se destinarán en partes iguales a la finalización de las obras en el tramo Madrid-Zaragoza-Lleida, el 55 por ciento aproximadamente, es decir para terminar lo poco que queda de la plataforma, montaje de vía, electrificación y señalización; y para proseguir las mismas en el tramo Lleida-Barcelona-Figueras, el 45 por ciento de esos 1.816,5 millones de euros. Al acceso Norte-Noroeste le corresponden 410,8 millones de euros, con un reparto casi equitativo entre las secciones Madrid-Segovia y Segovia-Valladolid; el 52 por ciento como consecuencia del comienzo de las obras de perforación del túnel de Guadarrama para la sección Madrid-Segovia y el 48 por ciento correspondiente al grueso de ejecución de las obras de plataforma, que como les he indicado ya están iniciadas en el tramo Segovia-Valladolid. En cuanto a la línea Córdoba-Málaga, 318,4 millones de euros, que corresponden a la continuación de las obras ya iniciadas de plataforma del conjunto de la línea y de las que se van a poner en marcha próximamente, que harán que en el próximo ejercicio todos los tramos prácticamente desde Madrid a Málaga estén en ejecución. En cuanto al acceso a Levante se prevé una inversión de 162,8 millones de euros correspondientes a la ejecución de proyectos constructivos, que como anteriormente les anuncié están siendo objeto de contratación en breve en algún caso, en otros a principios

de año seguiremos ese proceso de contratación. Al comienzo de las obras de plataforma, fundamentalmente partidas de expropiaciones y primeras obras de plataforma en las secciones más avanzadas, como pueden ser las de Játiva, Valencia-Almansa-La Encina y algunas de otras secciones que ahora empezamos a proyectar, todo ello condicionado a que se obtenga la aprobación ambiental y tengamos un estudio informativo definitivo que garantice su ejecución con el lógico respeto al medio natural, que es uno de nuestros objetivos prioritarios. Por último, en relación con la última encomienda se han previsto 25,2 millones de euros, tanto para la correspondiente ejecución de los proyectos constructivos como para el comienzo de las obras, una vez que tengamos formulada la correspondiente declaración de impacto, que esperamos que sea muy en breve. Adicionalmente, habrán visto SS.SS. que se incluye en el presupuesto de inversión otras partidas que no están dentro de estas encomiendas del GIF. Para estudios y proyectos correspondientes al nuevo acceso ferroviario a Asturias, variante Pajares, a la nueva red ferroviaria del País Vasco y a la integración de Soria en la red de alta velocidad hay en su conjunto 11,7 millones de euros. El resto corresponde a inversiones imputables al conjunto de infraestructuras encomendadas, como puede ser compra de material, alquiler de locomotoras, etcétera.

En lo que respecta al origen de los fondos, los recursos que el GIF está percibiendo para poder realizar la construcción de las líneas proceden básicamente, como saben, de aportaciones del Estado. En este caso se prevé una aportación patrimonial para el ejercicio 2002 de 1.202 millones de euros y de los fondos comunitarios, de los cuales está previsto que el GIF perciba durante el ejercicio 601 millones de euros, fundamentalmente de los fondos de cohesión.

Con esto acabo esta introducción que he creído necesario exponerles y espero que haya aportado a SS.SS. una visión general de la actividad y del momento de esa actividad en el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias. Quedo a su disposición para responder, en la medida de lo posible, a cuantas preguntas deseen formularme tanto del presupuesto como de cualquier otro tema relacionado con el GIF.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra en nombre del Grupo Socialista el señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ:** Bienvenido, señor presidente del GIF y muchas gracias por sus explicaciones.

Empezaré por el final, precisamente por el origen de los fondos del GIF. Con independencia de los apartados que ha mencionado del Estado, fundamentalmente de patrimonio de la Unión Europea, hay un apartado, otros y me gustaría saber qué es exactamente y de

dónde vienen estos 153 millones de euros que también se aportan como capital.

Efectivamente, ha nombrado usted lo más relevante de este presupuesto, porque todos los demás parámetros correspondientes al presupuesto de capital, de explotación, cuenta de resultados y balance están perfectos, como no podía ser de otra forma en una empresa que lleva tiempo y lo único que hace es recibir y gastar dinero en crear infraestructuras. Lo significativo es que siendo una empresa así haya un incremento tan importante en los gastos de personal, que también lo ha explicado y me parece razonable. Hay también una fuerte inversión en el próximo año en gastos de infraestructuras. Usted ha dado la cifra en euros, 2.766 millones, que si no me he equivocado al hacer el cálculo son unos 460.223 millones de pesetas; es decir que se incrementa en unos 64.000 millones de pesetas la inversión respecto de lo que había previsto para el año 2001. En esto no voy a hacer mucho hincapié; sí me gustaría que me clarificase algunos temas en cuanto a la evolución que está sufriendo ahora mismo la ejecución del presupuesto.

Como he dicho anteriormente, lo destinado para este año eran 393.426 millones de pesetas, cuya mayor parte correspondería al corredor nordeste (296.000 millones de pesetas), corredor norte-noroeste (48.000), corredor de Andalucía (19.000), corredor de Levante (22.439) y diversas inversiones que afectan a todos los corredores (7.541 millones de pesetas). Pero la ejecución a 31 de mayo, desde mi punto de vista, es bastante baja. En Andalucía, 35 millones, en Aragón, la más alta, 34.000 millones de pesetas —el desglosado lo tengo por comunidades autónomas, no por los corredores—; en Castilla-La Mancha 9.216 millones; 1.817 en Castilla y León; 8.132 en Cataluña; Comunidad Valenciana, 20; Madrid, 11.291 millones. Es decir, lo que está realmente ejecutado a 31 de mayo son 64.617 millones, que supone solamente el 16,4 por ciento, aunque ciertamente lo comprometido son 275.173 millones, que en números redondos es el 70 por ciento. Me gustaría que valorara estos datos y me dijera si cuando llegue el 31 de diciembre la ejecución del presupuesto va a ser la que efectivamente estaba prevista, que eran los 393.526 millones de pesetas.

También es cierto que este año se produce un incremento bastante considerable en lo que aporta el Estado. Se pasa de 150.000 millones, que era la aportación patrimonial del año 2001, a 200.000 millones de pesetas. Aparte de que me aclare estas dudas que tengo, me gustaría saber si se ha mejorado —no lo tengo muy claro— lo que es el dinero que el GIF tiene en cuentas corrientes. Tengo la impresión de que este año eso se ha mejorado, pero me gustaría que me confirmase si es así o no.

Luego entraría más en el aspecto que más preocupa a los ciudadanos, porque ya digo que desde el punto de vista contable qué duda cabe que esto está bien y no

tiene los problemas de otras empresas públicas. Me gustaría que me aclarase otros datos porque lo que dice el plan de infraestructuras respecto a la alta velocidad es bastante poco. Todo se circunscribe a una hoja que habla del corredor de Andalucía, del corredor del nordeste, del corredor de Levante y eje mediterráneo, del corredor norte-noroeste y de la conexión Madrid-Lisboa por Extremadura, que es el otro gran corredor que establece el plan de infraestructuras 2000/2007 del Gobierno, si es que eso es un plan aunque el Gobierno así lo considera.

Al hablar de estos corredores, me gustaría saber qué compromisos tiene ya exactamente el GIF, y me explico. Se dice que el corredor de Andalucía conectará con Málaga, a través de la línea Madrid-Córdoba-Sevilla. Eso ya se está haciendo, y luego dice: con Jaén, con Granada, con Cádiz y con Huelva. La pregunta es: ¿el tipo de infraestructura que se va a crear para conectar el eje central del corredor con las otras capitales de provincia es para que la velocidad sea la misma o va a haber dos tipos de velocidad, una la del eje central y otra la de conexión del eje central con las otras capitales de provincia? Quisiera que me diera una respuesta a esta pregunta porque en algún sitio ya se estará construyendo alguna de estas conexiones al eje central. Esto es lo que está suscitando hoy muchas dudas entre los ciudadanos; si cuando hablamos de alta velocidad lo estamos haciendo de velocidades de más de 250 kilómetros por hora en todos los casos o si en algunos casos estamos hablando de velocidades entre 160 y 220 kilómetros por hora. Creo que es una duda bastante extendida en el conjunto de la ciudadanía.

Cuando se habla del corredor de Levante y la conexión del eje mediterráneo también existen ahí muchas dudas respecto a si el ancho de vía es el nacional y si los tramos que faltan desde Castellón hacia Barcelona se van a seguir haciendo en ancho nacional o en ancho internacional. ¿Cómo se va a solucionar ese tema? En ese eje y corredor se conecta todo pero no está muy claro cómo se hacen las conexiones del corredor de Levante y el eje mediterráneo.

Otro tema que preocupa más que el anterior es qué se va a transportar. Esto parece una simpleza, pero en muchas provincias ha creado confusión. ¿Cuando hablamos de alta velocidad estamos hablando exclusivamente del transporte de pasajeros o se puede dar el caso también de que en algunos tramos haya transporte de mercancía? Esto es importante porque hay provincias como Almería que tiene este problema, y los empresarios no saben qué va a pasar. La duda surge porque estamos hablando del corredor de Levante que va a unir Madrid, Castilla-La Mancha, Comunidad Valenciana, Murcia y Almería, pero de Almería a Murcia hay dos posibilidades, que es venir hacia Madrid o por el eje del Mediterráneo que tiene un ancho de vía nacional, donde si se están transportando mercancías.

Cuando hablemos de alta velocidad, ¿se pueden hacer las dos cosas o solamente una?

Finalmente, tendría interés en saber —comprendo que ahora no tenga los datos— qué inversión se ha realizado hasta ahora desde que se empezó, en el corredor nordeste en el año 1997. Este año se debían de invertir 296.000 millones de pesetas, en el 2000 se invirtieron 207.000 y me gustaría saber exactamente qué cantidades se han invertido hasta ahora en cada uno de estos corredores, cuyo encargo tiene el GIF.

Si es posible, me gustaría saber si hay una evaluación de cuál será el coste exclusivamente de alta velocidad que depende del GIF, cuál será el coste global de alta velocidad que está encomendada o previsiblemente se puede encomendar al GIF, porque, como ha dicho usted, hay otra que no va a estar encomendada al GIF y que la está haciendo directamente el ministerio. Esa, como la controlamos a través de los Presupuestos Generales, no es una cuestión que nos preocupe excesivamente, pero sí ésta, a ver si es posible conocer ese grado de inversión.

Finalmente, le gustaría saber al Grupo Socialista cuándo tiene previsto el GIF tener ingresos propios. Es decir, cuando estas líneas empiecen a estar operativas, ¿esto supondrá un ingreso para el GIF o no? Porque ahora mismo se están suscitando muchísimos problemas, yo no sé si usted podrá responderme ahora a ellos o no, pero me gustaría saber por lo menos cuál es su opinión.

Hace unos días, el señor ministro de Fomento ya hablaba de que en un plazo de dos años se van a aplicar las directivas europeas en materia de transporte ferroviario, que va a haber uno o varios entes gestores de infraestructuras, que va a haber un regulador y todos los operadores ferroviarios que en un mercado liberalizado puede haber. Nos gustaría saber no los órganos reguladores, que lógicamente van a depender de la Administración, sino de dónde sacarán los recursos los gestores de infraestructuras. Una vez que hacen la infraestructura, ¿de ahí sacarán ingresos? Y si es así, ¿a partir de qué fecha se prevé que pueda empezar a haber unos ingresos como consecuencia de que esa infraestructura ya está operativa?

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), tiene la palabra el señor Otxoa.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: Bienvenido, señor presidente del Ente Gestor de Infraestructuras Ferroviarias. No sé si voy a repetir alguna argumentación que ha dado esta mañana el secretario de Estado de Infraestructuras cuando nos ha visitado, pero quizá hay que recordar que la gestión del GIF por fin parece que llega al País Vasco en la última encomienda realizada y nos vemos reflejados presupuestariamente, si bien hay que decir que con una cantidad menor del 0,1 por ciento de toda la inversión del GIF, teniendo en

cuenta que el proyecto número 3 de las Comunidades Europeas de conexión hacia el sur englobaba la conexión por Barcelona-Port Bou y la conexión por Irún. En este momento disfrutamos, entre comillas, en Euskadi de la conexión del puerto de Bilbao con la meseta, con Madrid, con tramos de vía única, con la conexión a través del puerto de Orduña, decimonónica, lenta y peligrosa, con una muy mala salida de mercancías y no digamos nada de viajeros. Parece ser que por fin, aunque tarde, están llegando a los presupuestos los apuntes contables correspondientes, según ha explicado usted, a proyectos y estudios previos.

Yo tenía la sensación de que con la ayuda económica y de trabajo que han recibido del Gobierno vasco para la elaboración de los anteproyectos, de los proyectos y de la evaluación de impacto medioambiental, conseguida después de muchos meses de espera en los primeros meses de este año en curso, los trabajos iban a ir más rápidos y que la previsión económica de dotación para este ramal iba a ser mayor. Nos encontramos en el Grupo Vasco con que las previsiones solamente son para estudios y proyectos.

En ese sentido, haciendo ya dejación de todo lo que ha ocurrido, de lo que supone esto de agravio comparativo quizá o de olvido de una región y de una zona con una necesidad creemos que superior a otras que se han puesto por delante, una zona que, al estar previsto así en las Comunidades Europeas, es precisamente la receptora de los fondos europeos —y corrijáme si me equivoco—, fondos que van a englobar el GIF y destinándose a no sé qué obras a futuro, y dado que aquí no aparecen fechas, yo quisiera hacerle unas preguntas.

Nos ha explicado y somos conocedores de que la infraestructura hasta Valladolid del tren de alta velocidad está en marcha, y quisiéramos saber qué plazos previsibles puede tener la conexión Valladolid-Burgos/Burgos-Vitoria y la «Y» correspondiente, conexión Vitoria-Bilbao/Vitoria-San Sebastián; si esta vía, dada la obsolescencia de la existente para transporte de mercancías y dada la importancia, insisto, del puerto de Bilbao y del de Pasajes, va a ser ambivalente para el transporte de mercancías y de pasajeros. Si va a ser así, ¿esta vía va a tener conexión con el puerto de Bilbao? ¿Va a tener conexión con el puerto de Pasajes? ¿Va a tener conexión con la frontera de Irún, o solamente se va a limitar a enlazar las tres capitales de la Comunidad Autónoma de Euskadi?

En ese sentido, quisiera que usted nos explicase, si está en su mano, qué previsiones de gasto hay en estos tramos, insisto, Valladolid-Burgos/Burgos-Vitoria, la llamada «Y» vasca y esos ramales de conexión con puertos, si efectivamente hay un transporte de mercancías previsto en esta línea. Si es así, qué velocidad específica va a tener esta construcción, si es velocidad alta, alta velocidad, cómo se va a compaginar el transporte de mercancías con el de pasajeros y, en todo caso,

hagamos un poco de futuro: ¿para qué fechas estima usted que estará en servicio cada uno de estos tramos?

No voy a hacer más preguntas, solamente insistir en que, como de costumbre, nos hemos quedado los últimos, después de la cola, yo creo que ni siquiera estamos en la cola, pero espero que usted me dé ánimos y me prometa por lo menos de cara al futuro algo más halagüeño que el presente que disfrutamos.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora González del Valle.

La señora **GONZÁLEZ DEL VALLE GARCÍA DE LA PEÑA**: En primer lugar, no me queda más remedio, como portavoz del grupo, que alabar la gestión del Gobierno y del ministro de Fomento y el esfuerzo presupuestario realizado por el mismo. En España en el año 1996 se invertían 944 millones de euros en ferrocarriles; en el año 2002 invertimos, sumando GIF, Renfe y Dirección General de Ferrocarriles, 3.989 millones de euros. De este espectacular aumento del presupuesto del Ministerio de Fomento en ferrocarriles, el Ente Público Gestor de Infraestructuras, el GIF, es la estrella, ya que se lleva el mayor aumento del presupuesto.

Estos presupuestos demuestran la apuesta del ministerio por incorporar España a la modernidad en materia de infraestructuras y cómo la alta velocidad es para el Gobierno y el ministro de Fomento el máximo exponente de esta modernidad, coincidiendo en esto con la Comisión Europea, que en el libro blanco propugna la alta velocidad.

Sólo me queda, sin entrar en el detalle y la particularidad de las inversiones, que el presidente del GIF acaba de detallar exhaustivamente, agradecer al presidente su comparecencia y felicitarle por este magnífico presupuesto para el año 2002.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Barrón para responder a los intervinientes.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO GESTOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (GIF)** (Barrón Benavente): Lo primero que tengo que decirles es que me han hecho ustedes muchas preguntas que yo no puedo contestar porque no son de mi competencia. De todas formas, voy a tratar de contestar lo mejor posible a las que sí lo son, y las que no pueda porque no tenga los datos se las enviaré a cualquiera de ustedes, si así lo requieren.

Voy a seguir un poco el orden de las intervenciones, empezando por contestar al señor Contreras, representante del Grupo Socialista. El apartado al que usted se refiere en el presupuesto, otros, es la recuperación del IVA soportado. Es decir, el GIF, por sentencia del Tribunal Económico-administrativo, va a recuperar el IVA

hasta el año 1999, si no recuerdo mal, y esta es la partida que corresponde a esa recuperación del IVA soportado que, naturalmente, entra como un origen de fondos puesto que así lo es.

Me hablaba usted de los gastos de personal. Realmente, la plantilla del GIF, dado el volumen de inversiones del que estamos hablando en este momento, del presupuesto que tenemos por delante y de los presupuestos que tendremos en los años sucesivos sólo para realizar las cinco encomiendas que en este momento tenemos, me atrevería a decir que es casi ridícula, y puede ser origen de algunos problemas incluso en la buena marcha y en el incumplimiento presupuestario en alguno momentos, si seguimos así. Realmente, pasar de una media de 110 personas a una media de 150, cuando hemos pasado de unas encomiendas de la línea Madrid-Barcelona de 800 y pico kilómetros a un conjunto de líneas que, entre todas ellas, van a sumar más del doble, francamente creo que es sólo un primer paso. Necesariamente en años sucesivos, y con independencia de los temas relacionados con el modelo ferroviario, es evidente que será necesario aumentar todavía más esta plantilla de personal.

Luego me ha preguntado S.S. sobre la ejecución del presupuesto de 2001. Efectivamente, quizá puede desprenderse del propio documento de los Presupuestos Generales de este año 2002 que el cumplimiento de ejecución previsto para este año 2001 no va a ser del 100 por cien. En este momento y conociendo ya los datos a finales de agosto, aunque no los tengo aquí porque estábamos esperando a tener también los de septiembre, lo que sí les puedo decir es que se ha hecho una prospección del cumplimiento del presupuesto para ver si estamos en la misma línea que cuando se elaboró este presupuesto, antes del verano, y más o menos continuamos en esa línea, en el sentido de que aunque tenemos una anualidad comprometida muy importante, cercana a los 290.000 millones de pesetas, va a ser muy difícil que la ejecución pase de la prevista, que es aproximadamente esa anualidad comprometida. Les explicaré un momento el porqué y cómo va a ser el cumplimiento en cada una de las líneas.

En la línea Madrid-Figueras, en el subconjunto, al final del ejercicio va a haber una ejecución del 85,5. Madrid-Lleida se va a inaugurar el año que viene, está previsto que se ponga en servicio a finales del año que viene y vamos a cumplir esa previsión con toda seguridad. Con un cumplimiento del presupuesto en más de 106,3, vamos a pasar en seis puntos este cumplimiento, sin embargo en Lleida-Figueras vamos a llegar escasamente al 50 por ciento. Vamos a estar en 47,5, una cosa así, según nuestros datos. ¿Por qué? En Lleida-Figueras hemos tenido problemas, fundamentalmente —de los que posiblemente S.S. hayan tenido noticias—, en el proceso de expropiaciones y de ocupación de terrenos. Problemas muy graves y muy serios que empezaron el año pasado en todo el tramo Lleida-Perafort, que eran en aquel momento los proyectos que esta-

ban ejecutados y en fase de licitación y posterior contratación, y esos problemas, en este momento, aunque algo atenuados continúan en el tramo desde Perafort, provincia de Tarragona, hasta Martorell. Eso hace que, a pesar de tener las anualidades dispuestas y comprometidas, no podamos ejecutarlas por haber tenido unos importantísimos retrasos en casi todos los tramos, de cerca de un año, en la ocupación de terrenos y, por tanto, en el comienzo posible de las obras.

En el resto de las líneas las causas son diferentes pero también hay bajos cumplimientos. Madrid-Valladolid estaría en un 33 por ciento, y en la línea Segovia-Valladolid todos conocen el debate que ha habido con la solución del túnel de Guadarrama. No hemos tenido el estudio informativo aprobado hasta la primavera de este año; no hemos tenido la declaración de impacto ambiental hasta un mes antes, a finales de febrero, si no recuerdo mal. Todo eso ha hecho que las previsiones que había con contrato, porque recordarán S.S. que aquí había un contrato de proyecto y obra de lo que es el túnel de Guadarrama, no se hayan podido cumplir porque ha habido que esperar para adaptar esos proyectos a la declaración de impacto ambiental y al estudio informativo resultante de la misma. Es decir, casi no hemos podido, como les decía, ejecutar obra en este tramo.

En el tramo Segovia-Valladolid a finales del año pasado no se había licitado ni un solo proyecto. En este momento, como les decía al principio, prácticamente tenemos toda la línea adjudicada, salvo dos tramos que están en licitación y que se adjudicarán en el próximo consejo del GIF. Por ciertas causas, hubo problemas con la declaración de impacto ambiental que modificó algunas zonas de trazado en tres de esos tramos, con lo que hemos llegado un poco tarde al comienzo de las obras. No nos da tiempo a ejecutar todo lo que estaba previsto de aquí a fin de año y por eso hacemos esa previsión en menos.

En cuanto a la línea Córdoba-Málaga, se espera que al final del ejercicio lleguemos a un 50 por ciento aproximadamente de la ejecución. Sin duda creo que el arranque ha sido absolutamente brillante. Hemos pasado de no tener absolutamente nada contratado a finales del año pasado a tener contratados el setenta y tantos por ciento de los tramos de la línea. De todas maneras, por causas que suelen ser muy habituales, como son el cumplimiento estricto de la legalidad en cuanto al tema medioambiental y los problemas que a veces surgen en algunas líneas, no en todas, como es el caso de Lérida-Martorell, con la ocupación de terrenos, y también en algún caso con los acuerdos a los que hay que llegar para consensuar soluciones en zonas urbanas que todos ustedes conocen, esas razones hacen que esa ejecución, a pesar de que nuestro nivel de compromiso era muy importante, vayamos a tener que dejarla en un 72 por ciento, como les he dicho al principio, que se corresponde, si se han fijado en el balance de los años 2001,

2002 y 2003, con las cantidades diferenciales previstas de estos 283.345 millones de pesetas.

Efectivamente, la aportación patrimonial del Estado ha pasado de 150.000 a 200.000 millones de pesetas. Sobre este tema, evidentemente, se podrían hacer aportaciones por parte del Estado adecuadas a cada presupuesto anual. Sin embargo, en mi opinión, eso no sería lo más deseable. En este momento lo que está pasando es que se están laminando esas aportaciones patrimoniales. De otra forma tendríamos que en el futuro, cuando esas cinco infraestructuras estén todas ellas a pleno rendimiento, las aportaciones patrimoniales en un año podrían llegar a los 500.000 ó 600.000 millones de pesetas. Así, estamos en una situación en la que cuando llegue ese momento posiblemente podamos mantener, laminando estas inversiones, estas mismas cantidades de las que estamos hablando ahora y esos 200.000 millones aproximadamente que tenemos este año (perdón, señorías, que hable todavía en pesetas, pero me resulta a veces más fácil) sigan manteniéndose de esa manera. Yo creo que es más sensato que no ir a picos que luego sería muy difícil que el Estado pudiera aportarlos en un futuro.

Eso da origen a otra de las preguntas que S.S. me ha hecho. ¿Qué pasa con la tesorería? He entendido yo que me está hablando de la tesorería en su conjunto. Efectivamente, si nosotros tenemos unos presupuestos con aportaciones patrimoniales relativamente altas y además no estamos ejecutando el presupuesto al cien por cien sino al setenta y tantos por ciento, lo que no hay duda es de que va a haber un incremento de la tesorería, y el mismo se distribuye normalmente en tres conceptos, que son: las cuentas corrientes y los productos financieros a corto y a medio plazo. Sobre esto lo único que puedo decirle a S.S. es que estas cuentas corrientes están retribuidas al mibor menos cinco puntos básicos; que los productos financieros, con una rentabilidad fijada a tipos de mercado, por supuesto, tienen una rentabilidad mínima asegurada y el capital asegurado; y que los beneficios del GIF, como ustedes han visto en el presupuesto, proceden de los intereses de esa tesorería y de ese inmovilizado financiero.

También quiero asegurar a S.S. que tanto las cuentas corrientes como los bonos, eurodepósitos o pagarés están en entidades nacionales de la más alta garantía.

Me ha hecho S.S. —y también quizá aquí pueda englobar la contestación al representante del Grupo Vasco— una serie de preguntas relacionadas con el Plan de Infraestructuras 2000-2007, los compromisos del GIF —estoy todavía con las preguntas del señor Contreras—, tipos de velocidad, conexión Levante, etcétera.

En principio el GIF, en este momento, es una entidad que se dedica a la construcción y posterior administración (cuando tengamos construidas y en servicio las líneas) de las líneas que tenemos encomendadas, de nada más. Lo siento mucho, pero yo no les puedo decir

nada, además no les debo decir nada, del Plan de Infraestructuras 2000-2007. Supongo que el secretario de Estado que ha estado esta mañana aquí habrá hablado del tema o podrá hacerlo, quizá el director general de Ferrocarriles también, yo desde luego poco puedo decirles de esto porque no es de mi competencia; ni siquiera de los tipos de velocidad, ni de si va a ser alta velocidad. En el momento en que el GIF se hace cargo de una encomienda de éstas todos esos temas están ya decididos y sobre la mesa, vamos a decirlo así. Normalmente yo podría opinar como técnico, pero desde luego no puedo decir ni una palabra de un plan de infraestructura que ya digo que no es de mi competencia.

Estamos hablando de la conexión Levante. Aquí sí puedo decir una cosa, no sé cuál de los diputados me ha preguntado qué entraba dentro de cada encomienda, eso sí lo puedo decir: dentro de la encomienda Madrid-Barcelona-frontera (ahora es Madrid-Barcelona-Figueras porque, como todos ustedes saben, va a salir a concesión el tramo internacional) está exactamente eso; dentro de Córdoba-Málaga está exactamente eso. Y dentro de Levante está todo lo relacionado con la unión Madrid-Valencia-Castellón, Madrid hacia Albacete —desde Motilla del Palancar, que me parece que es la solución—, Albacete-Murcia, y eso es todo, que yo recuerde, no sé si Cartagena también está, sinceramente en este momento no lo puedo precisar, pero esa es la encomienda, lo cual no quiere decir que, como ustedes habrán visto, se hagan estudios para una prolongación a Almería. En el caso de la «Y» vasca, de la que el representante del Grupo Vasco me ha preguntado, en este momento no existe una encomienda al GIF de la construcción y posterior administración de la «Y» vasca. Lo que hay es una encomienda de gestión por parte de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, que es la que es competente a la hora de realizar las fases previas que considere necesarias a esta encomienda, para que se hagan estudios, proyectos, etcétera. Ese es el mismo caso de otras líneas que figuran en el presupuesto pero que no son todavía una encomienda al GIF de construcción. Quiero aclarar esto porque esa es la realidad y no puedo decir otra cosa.

¿Por qué se encomienda al GIF? Supongo que la Secretaría de Estado considera que nuestra experiencia en estas lides hace bueno que empecemos a intervenir ya en estos temas, pero no hay todavía esa encomienda y, mientras no la haya, permídenme SS.SS. pero no puedo decirles otra cosa.

El señor Contreras me ha solicitado la inversión hasta el momento. Yo ese dato no lo tengo a mano, creo que lo podría tener en su conjunto, pero con mucho gusto se lo enviaré desglosado, como usted lo quería, por líneas.

Al representante del Grupo Vasco no sé qué ánimos le puedo dar, pero creo que ya le he dicho que de lo que se trata en este caso es de que el GIF se va a hacer cargo de una encomienda de gestión de la Secretaría de Esta-

do para la realización de los estudios, proyectos o anteproyectos que sean necesarios, pero no hay todavía una encomienda de construcción.

En el tema del Valladolid-Burgos/Burgos-Vitoria, me remito a lo que ya dije al principio, que no son líneas encomendadas al GIF, son temas de planificación que son competencia de la Secretaría de Estado, concretamente de la Dirección General de Ferrocarriles, y no puedo informarles a ustedes.

Muchas gracias. Sobre cualquier otra pregunta o necesidad que tengan con mucho gusto yo procuraré enviarles la respuesta por escrito.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor presidente del Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, por su extensa explicación y por su comparecencia en esta Comisión. Damos por terminada la misma.

Suspendemos la sesión por unos segundos, los suficientes para despedir al señor Barrón, y continuaremos con la siguiente comparecencia.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE RENFE (CORSINI FREESE). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (BLOQUE NACIONALISTA GALLEGO) (Número de expediente 212/000645) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA (Número de expediente 212/000702)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, tomen asiento. Reanudamos esta serie de comparecencias dando la bienvenida a esta Comisión al presidente de RENFE, don Miguel Corsini, que en este momento se dispone a iniciar su comparecencia.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Corsini Freese): Muchas gracias, señor presidente. Señorías, creo que tenemos que felicitarnos todos los que somos gestores ferroviarios porque, a la vista de los presupuestos, tenemos que decir, con un sano egoísmo, que por primera vez el presupuesto ferroviario supera al presupuesto destinado a la carretera en casi 4.000 millones de euros, lo cual es muy importante para nosotros.

Voy a hacer, como he hecho en anteriores ocasiones cuando he tenido la satisfacción de comparecer ante esta Comisión, una exposición general de la marcha de RENFE, cómo estamos, cuáles son las previsiones futuras para que puedan ustedes cogerle un poquito el pulso a cómo está la compañía en este momento. Independientemente de eso, después, con muchísimo gusto, contestaré todas las preguntas que pueda y de aquellas que no esté en condiciones de contestar les enviaré la respuesta por escrito posteriormente.

En primer lugar, los presupuestos de explotación y capital que presenta RENFE para el ejercicio 2002 contienen la plasmación a un año de los objetivos

estratégicos que deben permitir continuar mejorando la calidad de nuestros servicios y los resultados económicos, como en años anteriores. El presupuesto del año 2002 tiene como base proyectos estratégicos que permitirán alcanzar los resultados previstos en este presupuesto y mejorar la posición en ejercicios siguientes. Durante el presente ejercicio 2001 se han conocido nuevos datos significativos que inciden directamente en las proyecciones de la empresa e, incluso, en los planteamientos estratégicos de varios negocios de RENFE: explotación de alta velocidad, adquisiciones de nuevo material, repercusión en el área de mantenimiento de material como consecuencia de la incorporación de RENFE a la construcción del mismo y la aparición en los negocios de nuevas posibilidades derivadas de la nueva economía, como Internet, telecomunicaciones, etcétera; nuevos negocios en los que estamos presentes.

Un año más me gustaría dejar claro que, desde el punto de vista de la misión de la empresa en las relaciones económicas con el Estado, este presupuesto debe enmarcarse en un entorno caracterizado por las siguientes reglas de juego. La gestión de la infraestructura —que comprende la gestión de la circulación y el mantenimiento de la misma— la realiza RENFE por cuenta del Estado. Esta actividad está regulada por un contrato específico y se desarrolla dentro de la empresa por medio de organizaciones dedicadas exclusivamente a esta actividad. Los servicios de transporte los ejecuta la empresa en dos regímenes económicos diferentes, de servicio público y de mercado. El transporte de cercanías y regionales se realiza en régimen contractual con aportación pública —contrato de servicio público— y, en el caso de regionales también con aportaciones contractuales de las comunidades autónomas. El resto de actividades se realiza en régimen de mercado, en donde la aportación del Estado se efectúa en el marco de un plan de viabilidad, equilibrando el resultado neto del conjunto de las unidades de negocio, deficitarias unas y con beneficios otras.

El Estado financia el coste derivado de los intereses de la deuda del Estado.

En los estados financieros de RENFE, y según los principios aprobados por la Intervención General del Estado, las aportaciones para cercanías, regionales, intereses de la deuda del Estado y gestión de infraestructura son considerados como ingresos en la cuenta de resultados y las aportaciones para el plan de viabilidad se consideran como reposición de capital.

La definición de la red ferroviaria y la financiación de las infraestructuras es misión del Estado. Las infraestructuras ferroviarias han de ser contempladas dentro del conjunto de infraestructuras del país.

En síntesis, la aportación del Estado está justificada desde el punto de vista económico y los objetivos de la empresa determinados y se puede seguir su cumplimiento en todo momento.

A continuación expondré un avance de los resultados del ejercicio en curso, para pasar a referirme al presupuesto del año 2002 y las perspectivas de futuro.

Avance del 2001. Las principales variaciones que se producen hasta la fecha, respecto al año anterior, vienen determinadas por un aumento generalizado de todas las partidas de ingresos. El balance de gestión al mes de agosto de 2001 arroja una buena evolución para las unidades de negocio operadoras de viajeros, que mejoran el saldo de contribución previsto. Los ingresos de tráfico en cercanías han crecido un 11,1 por ciento; los regionales, un 10,8 por ciento; los del AVE, el 12,2 por ciento, y grandes líneas, un 8,4 respecto al año anterior.

El tráfico en el transporte de mercancías también sube y, en consecuencia, los ingresos asociados al mismo se han visto incrementados en un 5,6 por ciento los de cargas y en un 3,9 por ciento los de transporte combinado.

La puntualidad de los trenes que operan las unidades de negocio de viajeros sigue siendo satisfactoria, alcanzando el 96,9 por ciento en los servicios regionales, el 98,9 por ciento en cercanías, el 95,6 por ciento en grandes líneas y el 99,7 por ciento en alta velocidad.

Los ingresos comerciales diferentes de los derivados del transporte de viajeros y mercancías se han incrementado un 18,1 por ciento, correspondiendo la subida más significativa a los ingresos asociados al negocio de las telecomunicaciones, con un incremento del 75,1 por ciento respecto al año anterior, representando la consolidación de este nuevo negocio.

Los gastos totales en este período se han contenido respecto a la inflación real pues su aumento se sitúa en el 2,5 por ciento, pasando de 1.873,6 millones de euros en el año 2000 a 1.920,7 millones de euros en el año 2001. Los intereses financieros han crecido en un 7,9 por ciento pasando de 263,2 millones de euros en el año 2000 a 283,9 millones de euros en el año 2001, como consecuencia del repunte de los tipos de interés en la primera mitad del año.

Los gastos de personal recogen el efecto del XIII convenio colectivo firmado por la empresa y los representantes de los trabajadores. Este convenio es importante a medio plazo pues incluye el acuerdo del agente único en el tren, fundamental para el desarrollo futuro más eficiente de los servicios de transporte, ya que supondrá incrementos de productividad para los próximos años y una flexibilidad muy importante en la gestión de los medios de producción. Por tanto, el avance del ejercicio en curso incluido en estos presupuestos generales contempla un resultado antes de subvenciones de menos 1.341,3 millones de euros, cumpliendo el presupuesto de explotación de RENFE incluido en los Presupuestos Generales del Estado aprobados para 2001.

Adicionalmente, se considera una aportación de capital de 30,3 millones de euros, de los cuales 30,1

millones de euros corresponden al plan de recursos humanos, financiación del plan de jubilaciones anticipadas y bajas incentivadas, y 270 miles de euros a la aportación para la Agrupación Europea de Interés Económico Sur Europa Mediterráneo, que se refiere a los estudios de conexión de alta velocidad con Francia, totalizando 1.379,7 millones de euros de aportación del Estado a RENFE en el ejercicio 2001.

Por lo que se refiere al presupuesto de 2002, las aportaciones del Estado para este ejercicio 2002 son de 1.376,5 millones de euros, correspondiendo 703,7 millones de euros a la subvención de explotación destinada a cercanías, regionales, intereses de la deuda del Estado, intereses asociados a la infraestructura y plan de viabilidad, y 672,8 millones de euros como subvención de capital destinada a la gestión de la infraestructura, el plan de recursos humanos y la Agrupación Europea de Interés Económico Sur Europa Mediterráneo, ligeramente inferior al total de aportaciones del año anterior.

El presupuesto de explotación elaborado por RENFE presenta un resultado antes de subvenciones de menos 1.345,5 millones de euros, de las que aproximadamente más del 57 por ciento corresponden al convenio de gestión de infraestructura, el 15 por ciento a gastos financieros de la deuda del Estado, el 18 por ciento corresponden a obligaciones de servicio público, entre los que están comprendidos cercanías y regionales, y sólo un 9,3 por ciento corresponden al saldo neto de beneficios y pérdidas de las unidades que operan en el mercado.

En síntesis, el 91 por ciento corresponden a actividades de servicio público (infraestructura, cercanías, regionales y deuda del Estado), y sólo el 9 por ciento corresponde a actividades del régimen de mercado.

Por partidas, en la comparación del año 2002 con el año anterior, cabe hacer los siguientes comentarios: los ingresos de tráfico presentan un crecimiento del 5,7 por ciento sobre el avance del año 2001. Los gastos de personal previstos para 2002 se incrementan en un 1,7 por ciento. El incremento salarial previsto tiene como referente la normativa al respecto incluida en el proyecto de ley de presupuestos para 2002, y los materiales y servicios de exterior presentan un incremento del 4,7 por ciento sobre 2001, inferior al incremento de ingresos. Los gastos financieros contemplados en este presupuesto alcanzan la cifra de 444,1 millones de euros, igual a la última previsión de 2001.

RENFE ha incorporado en sus estados financieros el efecto de la externalización del fondo de pensiones realizado en 2001 en cumplimiento de la Ley del Seguro, lo que ha supuesto una reclasificación de las partidas del pasivo de su balance respecto a años anteriores.

Por otra parte, el endeudamiento previsto a 31 de diciembre de 2002 asciende a 7.721,2 millones de euros, con un incremento del 1,7 por ciento respecto al

ejercicio anterior, fruto, en buena parte, de los proyectos de inversión que se van a acometer.

De cara al futuro próximo, vamos a contemplar como punto de partida las mejoras y avances ya conseguidos, con el objetivo de consolidarnos ante los nuevos retos. Impulsaremos el ferrocarril español como modo de transporte que da soluciones y respuestas a las necesidades de movilidad de la sociedad en aquellos mercados en los que el medio sea capaz de presentar alternativas viables.

En lo que se refiere a inversiones, la inversión que RENFE tiene previsto realizar en el ejercicio 2002 se estima en 666,9 millones de euros, de los que 643,2 corresponden a inversiones materiales y el resto son inversiones financieras por valor de 23,7 millones de euros.

Estas inversiones incluyen fundamentalmente las requeridas para la operación del transporte, las correspondientes al mantenimiento y rehabilitación de los activos de infraestructuras y aquellas relacionadas con el desarrollo de otros negocios.

En relación con las inversiones ligadas a la operación del transporte debe destacarse inicialmente que durante el próximo ejercicio comienza la fabricación de los trenes para la explotación de la nueva línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera, por un importe total aproximado de mil millones de euros.

Los citados trenes son los siguientes: 32 ramas de velocidad máxima, 330/350 kilómetros por hora, con un importe total contratado de 740,4 millones de euros, que realizarán el tráfico de larga distancia. Veinte ramas de velocidad máxima, 250/270 kilómetros por hora, adjudicados por un importe total de 227,8 millones de euros, que realizarán tráficos intermedios. Doce trenes autopropulsados de rodadura desplazable adjudicados por un importe total de 116,4 millones de euros, que realizarán tráficos compatibles entre las líneas de alta velocidad y convencionales.

El gasto de estos trenes está programado entre los ejercicios 2001 a 2005, siempre que no se adopte finalmente alguna fórmula de financiación específica ligada directamente a los recursos generados por el proyecto. En todo caso, en el año 2002 está prevista una consignación de 291,9 millones de euros.

Se iniciará también la construcción de los talleres necesarios para su mantenimiento, así como la adaptación de las actuales estaciones de Puerta de Atocha, Sants, Lleida y Calatayud y las inversiones correspondientes a la puesta en operación comercial de la nueva línea. Estas actuaciones suponen 33,5 millones de euros en el ejercicio 2002.

Otras inversiones de las unidades de negocio operadoras del transporte que cabría resaltar son las siguientes. Además de las ya citadas, AVE realizará otras inversiones relacionadas con la explotación de la actual línea Madrid-Sevilla y grandes líneas invertirá 36 millones de euros, de los que el 56 por ciento corres-

ponde a la adquisición de 22 composiciones de rodadura desplazable de séptima generación, actualmente en ejecución, y la construcción de los talleres para su mantenimiento.

Cercanías, en el ejercicio de 2002, invertirá 53,8 millones de euros, destacando: 38 trenes de cercanías que se prevé contratar en el año 2002 y que suponen el 47 por ciento de la inversión de cercanías en este ejercicio. Catorce trenes de nueva serie, ya contratados. Y son destacables también las inversiones en estaciones de cercanías por valor de 7,2 millones de euros.

En lo que se refiere a regionales, ejecutará inversiones en el ejercicio 2002 por valor de 30,2 millones de euros entre las que deben mencionarse: 21 trenes diesel TRD 3 aprobados en el ejercicio 2001, que supone el 45 por ciento de la inversión de regionales en el ejercicio; 21 trenes eléctricos, cuya aprobación está prevista en el ejercicio 2002.

Por lo que se refiere a las unidades de negocio de cargas y transporte combinado, prevén invertir en conjunto en el próximo ejercicio 984,3 millones de euros. Estas inversiones se destinan a programas de modernización del parque de vagones, mejora de productividad de locomotoras, así como a la modernización de terminales de carga. Asimismo, un 25 por ciento se destinará a la adquisición de vagones.

Las inversiones en activos de infraestructura incluyen: las realizadas por mantenimiento de infraestructura, que supone un 26 por ciento del total. Estas inversiones corresponden a más de mil operaciones distintas, tanto de infraestructura y superestructura de vía como de electrificación, instalaciones de seguridad y telecomunicaciones, de las que el 72 por ciento tienen un coste unitario inferior a los 500.000 euros.

La inversión en activos asignados a la unidad de negocio de circulación, que suponen un 3 por ciento del total, están destinadas fundamentalmente a mejorar las instalaciones relacionadas con la seguridad de la circulación y los centros de control de tráfico.

Las inversiones ejecutadas en coordinación con el Ministerio de Fomento suponen un 15 por ciento del total, entre las que deben destacarse las correspondientes al convenio con la Xunta de Galicia, cuyo gasto en el ejercicio será de 45,7 millones de euros, la Junta de Castilla y León, con 22 millones de euros, y otros convenios pendientes de firma.

En relación con el desarrollo de otros negocios cabe destacar: el 1 por ciento de la inversión total se destinará a la comercialización de estaciones de viajeros de la red actual, las inversiones destinadas a la puesta en valor de terrenos y racionalización de espacios para su explotación comercial gestionadas por la unidad de negocio de Patrimonio y Urbanismo suponen un 3 por ciento del total del ejercicio; el 1,8 por ciento se destinará al equipamiento de los talleres de mantenimiento de trenes y adquisición de piezas de parque, y finalmente tenemos una partida de 15 millones de euros, de

los que el 2 por ciento del total se destinarán a inversiones en equipamientos de la red de fibra óptica ligadas a contratos con clientes.

La nueva situación internacional que se provoca en Europa y España puede trasladar algún tipo de incertidumbre; en todo caso, RENFE prevé afrontar en el futuro inmediato una política proactiva en el área comercial que, complementada con medidas de incrementos de productividad de sus recursos, le permita mantener sus niveles de calidad y servicios ajustados al coste para el Estado.

En los últimos años RENFE ha ido reduciendo su coste, tanto en términos absolutos como relativos, respecto al producto interior bruto. En estos diez últimos años se ha reducido su peso relativo en los Presupuestos Generales del Estado hasta llegar a 2,4 por mil, demostrando una eficacia por lo que se refiere a la gestión no sólo concentrada en el incremento de ingresos, sino también en la contención sustancial del gasto.

Entendemos que la liberalización del transporte ferroviario internacional de mercancías es una realidad que debe ser percibida no como una agresión, sino como una oportunidad más. Desde hace años en RENFE nos estamos preparando para competir con un mercado abierto en todos los sectores, fortaleciendo nuestra estructura empresarial y productiva, desarrollando nuestra fortaleza y oportunidades e intentando solucionar nuestras debilidades. Las estrategias para afrontar el futuro pasan por la mejora continua de la calidad y de la oferta. La construcción de nuevas infraestructuras afectará directamente a la mejora de nuestros servicios y nos permitirá posicionarnos mejor en el mercado incrementando nuestra competitividad. La adquisición de nuevo material mediante concursos públicos resueltos a lo largo de 2001 supone el cumplimiento de los plazos precisos para tener diseñados los productos que se ofrecerán en la nueva línea de alta velocidad Madrid-Barcelona. Consideramos que las adquisiciones decididas satisfacen nuestros requerimientos y nos van a permitir prestar unos servicios acordes a la demanda de nuestros clientes. Los nuevos contratos de compra de material nos permitirán, por otra parte, incorporar a nuestro negocio de mantenimiento de material parte de la construcción y posterior mantenimiento de ese material de altas prestaciones. Como ustedes recordarán, RENFE se ha reservado en la adjudicación de los trenes, en la fabricación de material, hasta un 20 por ciento y en cualquier caso un 50 por ciento del mantenimiento. Esto nos va a permitir posicionar todos los recursos materiales y humanos que RENFE dedica a esta actividad en punta de la moderna tecnología. Como ya se ha señalado, intentaremos seguir reduciendo el coste del ferrocarril para el Estado de forma compatible con una mejora de la oferta y de la calidad, que es un objetivo prioritario de RENFE, y en esto hemos contado en ejercicios anteriores con impactos positivos de decisiones de política económica general y con la

oportunidad que la buena marcha de la economía española nos ha brindado. Creo que hemos sabido aprovechar esas oportunidades y seguiremos trabajando en este sentido para tener un ferrocarril eficaz y eficiente, que pueda competir y que podamos ofrecer a nuestros clientes en competencia con otros modos de transporte. Las empresas que trabajamos hoy en un entorno globalizado, que más que las ventas de la próxima semana valoramos la capacidad de generar valor para la sociedad en su conjunto, deberemos continuar en el desarrollo de nuevos servicios y productos que generen un valor añadido, tanto para la empresa como para sus clientes.

Esto es, en línea generales, una muestra de cuál es el estado de situación de RENFE y cuáles son las perspectivas que tiene para el futuro y para el año 2002.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el representante del Grupo Socialista, señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ:** Señor presidente de RENFE, en primer lugar, quiero agradecer su exposición, su clarificación de las variables fundamentales del presupuesto y también el informe anual correspondiente al año 2000 que nos ha enviado. Es una prueba evidente de que RENFE funciona bien, de que tiene un buen formato; es una muestra más. También le quiero felicitar por el contenido; han mejorado en la mayoría de las unidades de negocio los resultados que comprometía el contrato programa, excepto en lo relativo al plan de viabilidad, pues mejora la unidad correspondiente a grandes líneas pero hay una desviación importante en cargas, transporte combinado y mantenimiento integral de trenes.

Respecto al presupuesto de este año y del análisis que usted ha hecho del seguimiento a finales de agosto del año 2001, los datos demuestran que siguen la tendencia de la ejecución del presupuesto del año 2000. Por ello nosotros —y volveré sobre este tema posteriormente— creemos que no ha sido correcta la prórroga del contrato programa, porque se tenía que haber hecho un análisis exhaustivo de las tendencias que se están produciendo e introducir un nuevo ajuste en las exigencias que ese contrato programa supone para cada una de las unidades de negocio y también para los compromisos que la Administración general del Estado debe tener respecto a RENFE, máxime en la perspectiva que usted ha mencionado de que vamos hacia un mercado liberalizado, algo que el ministro recientemente ha comprometido en unas declaraciones públicas, cuando ha dicho que en un plazo de dos años las directivas europeas sobre transporte ferroviario se van a trasponer al derecho español. Eso supondrá competencia entre los operadores; incluso ha dicho que habrá uno o más gestores de infraestructuras y un organismo regulador. Todo esto va a afectar y creo que de forma importante a la reestructuración de RENFE, al conjun-

to de la empresa, pero sobre esta cuestión volveré más adelante.

Me voy a referir a continuación a algunos de los indicadores que se pueden extraer del estudio del presupuesto de capital de explotación, de la cuenta de resultados y del balance. La empresa sigue la tendencia que venía marcando anteriormente, es una tendencia continuista, pero mejorando. Los gastos financieros no se incrementan del año 2001 a 2002. En cuanto a la aportación del Estado, tengo una duda, porque no me cuadran los datos que se dieron el año pasado con los que este año aparecen. El año pasado, si no me equivoco, se decía que la aportación del Estado iba a ser de 224.512 millones, y este año, si no me he equivocado al hacer los cálculos, me da 233.000 millones. No sé si es así o no. **(El señor presidente de RENFE, Corsini Freese, hace signos negativos.)** Si no es así, me gustaría conocer la aportación del Estado correspondiente al año 2002 para saber cómo ha evolucionado esa aportación. Otro indicador que muestra que efectivamente la empresa va bien es la relación de ingresos y gastos de personal, mejora en un coeficiente sensiblemente, del 140 por ciento al 146 por ciento. Lo mismo ocurre con el coeficiente de cobertura global, porque cada unidad de negocio tiene un índice de cobertura que va variando del 71 al 73. En cualquier caso, es evidente que estos indicadores marcan una mejora en la evolución de la empresa. Sin embargo, al Grupo Socialista nos preocupa que en el tema de la deuda por cuenta del Estado no se haya dado una solución. ¿Cómo se va a financiar de forma definitiva esta deuda por cuenta del Estado, qué solución se le va a dar? Porque la deuda por cuenta del Estado conlleva unos gastos, que financia la propia Administración del Estado, de 26.941 millones en el año 2001, no he hecho el cálculo correspondiente al año 2002. Es de especial importancia que se busquen los mecanismos para saldar esta deuda por cuenta del Estado y que esa solución sea conocida de todo el mundo.

Volviendo al contrato programa, se mejora, por ejemplo, la previsión en cercanías, se mejora la previsión en regionales, incluso en el plan de viabilidad se mejoran los resultados respecto de la previsión del contrato programa, pero creemos que es fundamental una adecuación a esos resultados, máxime cuando acabamos de ver que ya en agosto del año 2001 siguen esas tendencias de mejora. Por tanto, sería positivo, desde nuestro punto de vista, que hubiese una mayor exigencia en estas unidades de negocio y nos aproximásemos a la realidad. En lo que a transporte combinado y descarga y mantenimiento integral de trenes se refiere hay que hacer un análisis en profundidad porque las pretensiones eran demasiado exigentes y hay que saber lo que está fallando. Todo lo que es mercado va mejorando porque cada vez el ferrocarril tiene mayor aceptación entre los usuarios. ¿Por qué? Porque en los últimos

años está mejorando la calidad de los servicios que se están prestando.

Me gustaría formularle algunas preguntas relacionadas con el contrato programa. ¿En qué situación está la integración de la tracción en grandes líneas, carga y transporte combinado? Era otro de los compromisos que se habían adquirido con ese contrato programa. Hemos liquidado el contrato programa, tenemos una prórroga, pero sería importante saber qué es lo que ha ocurrido con estos compromisos.

En alguna ocasión también se ha hablado de que las telecomunicaciones comerciales, que tienen una gran cantidad de beneficios, probablemente es una de las unidades de negocio más boyantes que hay, se iban a transformar en una unidad de negocio específica. Creo que no está de más admitirlo y poner de manifiesto que se ha mejorado la productividad e incrementado desde 137,7 en los presupuestos del 2001 a 143 en los de 2002. En la serie de preguntas que le estaba haciendo sobre este tema, otra sería si se ha procedido al traspaso al GIF de pasivos y recursos que corresponden a la red AVE y a la red convencional. Era otro compromiso del contrato-programa. ¿Cómo está ese proceso en este momento? También quisiera saber si se ha hecho la segregación de la ayuda por cuenta del Estado en cada una de las unidades de negocio. El resto de preguntas, que quizás sean mucho más puntuales, se las formularemos por escrito.

Hay otro grupo de temas que también nos preocupa. Es el referente a supresión de servicios. Decimos que han mejorado las grandes líneas, pero también sabemos que se han suprimido servicios en grandes líneas. Nos gustaría conocer cuáles son los servicios que se han suprimido en grandes líneas, en cercanías y en cada uno de los operadores correspondientes.

Existe una preocupación muy especial en el tema de la seguridad, donde el ministro en reiteradas ocasiones, y también el presidente de RENFE, han hablado del plan de supresión de pasos a nivel. Yo creo que este plan de supresión de pasos a nivel se limita a que cada año se ponga una cantidad para eliminar pasos a nivel, incremento que no nos parece que sea el adecuado. Pero lo que nos parece más importante es que no haya unos criterios para la eliminación de esos pasos a nivel. ¿Cuántos contratos tiene RENFE con municipios para eliminación de pasos a nivel y qué criterios se siguen para esos convenios? Lo mismo sucede con comunidades autónomas. Hay una oferta por parte de RENFE para decir que tienen el presupuesto que se les asigna y en esas condiciones hacen los contratos, de forma que mediante un método abierto y público los distintos municipios o comunidades autónomas puedan acceder a esa eliminación de pasos a nivel. Cuando se dice que un paso a nivel es titularidad del municipio o de la comunidad autónoma en que está situado, ¿quiere decir que el ayuntamiento o la comunidad autónoma podrían eliminarlo sin ningún convenio por medio? Si tiene que

existir un convenio, ¿por qué no se dicen las condiciones para la eliminación de esos pasos a nivel y que de verdad se presente un plan con la cantidad de dinero que se va a invertir en un programa plurianual con los criterios y con los porcentajes que RENFE y el ministerio están dispuestos a aportar, así como el ayuntamiento y la comunidad autónoma? Creemos que es muy importante que este tema quede claro de una vez para todo el mundo, porque los ayuntamientos no lo tienen claro, las comunidades autónomas tampoco y como están por medio vidas humanas se es muy sensible a este problema.

Finalmente, otro tema que es bastante recurrente es el de los soterramientos. Cuando uno pide un soterramiento se crea una comisión y pasa el tiempo sin más. Este año, por ejemplo, en el soterramiento en la ciudad de Almería se llega a un convenio y se presupuestan 35 millones de pesetas. Un soterramiento así supone miles de millones de pesetas. Los 35 millones de pesetas no sé si será para pagar las dietas, porque si no no lo entiendo. Habría que tener claro que cuando no se pueden hacer habrá que decirlo. Dar largas a un tema al final lo que produce es desencanto y malestar entre los ciudadanos, que piensan que no se está siendo serio en la gestión de una obligación. Con esto no digo que este tema tenga que ser competencia del ministerio; lo que quiero decir es que tiene que haber un planteamiento claro respecto de los compromisos que debe de asumir cada una de las partes implicadas en este asunto.

Por último, sólo me queda decirle que el balance del año 2001 va a ser bueno, pero espero que se definan los compromisos en un mercado liberalizado en ese contexto regulador que decía el señor ministro, de un regulador, de uno o varios gestores de infraestructura y los operadores que requiera el mercado dentro del sistema ferroviario.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Otxoa, en nombre del Grupo Vasco, tiene la palabra.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: Señor Corsini, bienvenido a esta Comisión.

Antes que usted ha ocupado esa tribuna el presidente del Ente Público Gestor de Infraestructuras y entre preguntas y respuestas por fin hemos sabido que del AVE en el País Vasco nada de nada, aunque nos dicen que sí se ha encargado un proyecto y, valga el símil, se ha encargado una casa a un arquitecto, pero nadie sabe si se ha encargado un rascacielos, un iglú, un chalé o un cortijo; no se sabe si son casas de protección oficial. Lo que sí se sabe es que de momento de AVE nada, que por la frontera de Irún sigue canalizándose un tráfico importante de mercancías, tanto hacia el Reino de España como hacia Portugal, que el índice de captación de ese mercado de mercancías en RENFE sigue decayendo, que incluso hay transferencia de trenes en Francia a camiones por problemas, como usted mejor

que yo sabe, de longitud de composición, de problemas de tracción para subir Orduña, por ejemplo, etcétera. Lo que es evidente es que en esa memoria que nos ha presentado, por la que desde luego tengo que felicitarle, está claro que donde falla RENFE es en el transporte de mercancías, a nuestro juicio al menos, y que desde luego vemos poco futuro si las cosas siguen así para ese flujo de mercancías a través de la frontera de Irún.

Teniendo presente lo que hemos comentado y que se nos ha dicho por fin que el AVE tardará en llegar —ya sabe que se hacen chistes en el País Vasco comparando el AVE y la Y con aquella raspa que todos cantábamos de larán, larán, larán—, comparan la Y vasca con la raspa. Tengo que decirle que teniendo eso presente, ¿usted cree que es suficiente una inversión en el País Vasco de menos del 2 por ciento del presupuesto de RENFE? ¿Usted cree que vamos a solucionar algo con eso? ¿Usted cree que con 12 millones de euros a invertir en el ejercicio de 2002 vamos a poder mantener la línea siquiera en la capacidad del servicio actual? No vamos a mejorar, desde luego, ni vamos a intentar captar más volumen de mercancías, no digamos ya de viajeros, porque uno como no coja un coche-cama para viajar de Bilbao a Madrid lo tiene claro, el aburrimiento está garantizado y desde luego dormir no se puede con el traqueteo que hay en esa línea.

Insisto, ¿usted cree que es suficiente? Dígamelo con claridad. ¿En qué se va a invertir ese desglose de los 12 millones de euros, esa cantidad desorbitada? Me lo dice, por favor, si puede hacerlo ahora o si no me manda información por escrito.

No le quiero cansar más con mi exposición; le agradezco de nuevo su presencia y la información que previamente nos ha facilitado.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular señor López-Amor.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Muy brevemente para agradecer la presencia del señor presidente de RENFE en esta Comisión de Infraestructuras, para informarnos no sólo del estado actual del balance de situación de RENFE sino de los presupuestos para el próximo ejercicio que va a tener que ejecutar RENFE bajo su presidencia. En este sentido quiero comenzar, como él ha comenzado, diciendo que para alguien que lleve en el alma, como seguro que lo lleva el presidente de RENFE, por su larga trayectoria en el mundo del ferrocarril, unos presupuestos como éstos, sin duda, le tienen que llenar de orgullo y demuestra una vez más la prioridad que el Gobierno hace siguiendo las recomendaciones de la Unión Europea. RENFE como transporte público colectivo es el tráfico, las infraestructuras que más pueden vertebrar el territorio.

A lo largo de esta comparecencia, oyendo al señor Contreras, he sentido al principio una cierta inquietud, porque lo que estaba diciendo lo podía suscribir yo.

Después he sustituido esa inquietud por llegar a pensar que el señor Contreras es lo suficientemente lúcido e inteligente para mirar con actitud positiva, y sin dejar su adscripción partidaria, las mejoras que se están efectuando, no sólo a nivel presupuestario sino a nivel de ejecución presupuestaria durante el año 2000. Por tanto, como portavoz que estoy sentado en los bancos de la derecha le agradezco al señor Contreras que haya sido lo suficientemente lúcido y generoso para reconocer que la gestión de RENFE durante el año 2000 y durante el año 2001 está siendo sustancial y cualitativamente muy superior a la que había habido en ejercicios precedentes.

Quiero destacar el esfuerzo de inversión que se hace, una inversión que asciende a 111.000 millones y está dedicada a todas las grandes unidades de negocio que, en estos momentos, tiene RENFE, que ha pasado de ser una empresa pública y de carácter decimonónico, a ser una empresa pública moderna, por tanto con mucho pulso, con mucha gestión y con unidades de gestión que tienen que reportar una cuenta de resultados que después se consolida a nivel general. Estas inversiones que se producen en todas las unidades de negocios tienen en cuenta cosas que a veces se olvidan en una empresa tan grande como RENFE y que, además, tiene otras actuaciones que son más estelares o más visibles y me refiero a aquellas que tienen cuantitativamente un mayor número de usuarios; me estoy refiriendo al esfuerzo que se hace en los nuevos trenes de cercanías, que creo que es importante, porque eso incide de forma directa en la cotidianeidad y en la mejora de la calidad de vida de todos los ciudadanos. Por tanto, esa es una buena línea de actuación, sin perjuicio de todas las demás, y que todo lo que sea profundizar en esa línea de ampliar, no sólo los kilómetros de cercanías sino de ampliar la calidad y la mejora y modernización de las cercanías será bienvenida y se lo agradeceremos millones de usuarios al señor presidente de RENFE y al Ministerio de Fomento.

Dentro de la brevedad de esta intervención quiero poner de manifiesto que los ingresos y gastos de RENFE van en la línea adecuada, porque realmente en aquellos gastos que no son directamente productivos se mantiene una disminución o un crecimiento prácticamente cero, en términos deflactados de crecimiento cero, y que, sin embargo, se hace el esfuerzo en los capítulos 6 y 7, que son los grandes capítulos de formación de capital, y que a nivel presupuestario son los grandes capítulos que tienen importancia para el futuro de este país. España está haciendo una revolución ferroviaria y gracias al actual ministro de Fomento, al Gobierno y al presidente de RENFE, a España, a nivel ferroviario, dentro de unos años, no la va a conocer —como dijo aquél— ni la madre que lo parió, y, sin duda, hay que agradecerse al esfuerzo que está haciendo este Gobierno y desde luego, a tener las ideas muy claras

sobre lo que debe ser un nudo de comunicaciones ferroviarias.

Por tanto, señor presidente de RENFE, vaya mi felicitación cordial. Y mi inquietud por coincidir con el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista la he sustituido, como he dicho antes, por la comprensión de que su análisis, sin duda, tiene enormes aportaciones positivas y, en la parte que a usted le corresponde, que es muchísima, muchas gracias por lo que se está haciendo por el ferrocarril.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar la comparencia, tiene la palabra el presidente de RENFE.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Corsini Free-se): Desde 1996 vengo compareciendo, siempre en estas fechas, en esta Comisión para presentar nuestros presupuestos y para explicar un poquito lo que es esto del negocio ferroviario, y tengo que decir que sistemáticamente en esta Comisión he recibido siempre ayuda y apoyos a lo que es el negocio ferroviario; agradezco mucho que sean todos los grupos políticos, lo cual ayuda mucho en un tema tan difícil como es gestionar una empresa tan grande.

En relación con las preguntas yo decía al principio que tenemos que sentirnos satisfechos, porque como decía su señoría hace un momento, la verdad es que tener por delante un escenario de inversiones ferroviarias —para los que llevamos muchos años en el ferrocarril sabemos lo que ha sido la evolución de las inversiones en infraestructuras— que nos permita transformarnos en la primera empresa de alta velocidad en el mundo, en el marco del año 2010, con 7.000 kilómetros de infraestructura desarrollada en alta velocidad, es un motivo de satisfacción y de orgullo. En mi doble condición, porque independientemente de ser presidente de RENFE, soy presidente de la Unión Internacional de Ferrocarriles, donde debatimos todos estos problemas, tengo que decir que el ejemplo español es todo un ejemplo de envidia sana para el resto de nuestros colegas europeos. Esto es bueno y es muy importante que nuestros clientes y los ciudadanos españoles tengan la posibilidad de optar entre diferentes medios de transportes y que lo hagan con la libertad de tener unos buenos medios de transportes y esto es lo que nos van a permitir todas estas inversiones tan espectaculares que se van a desarrollar estos próximos años. Por tanto, desde mi punto de vista como gestor ferroviario, tengo el placer de felicitar y felicitarnos todos por este desarrollo puntual de todas estas infraestructuras.

Voy a contestar puntualmente al señor Contreras a una serie de temas, el primero de ellos es sobre el contrato programa, con respecto al contrato programa tengo que decir que todos tenemos contrato programa lo que pasa es que está prorrogado, quizá no tenemos el escenario del contrato programa tradicional con más

años, pero eso va a estar muy relacionado con el marco ferroviario o el futuro modelo ferroviario. Por tanto, me parece lógico que ante el diseño de unos modelos ferroviarios, la fórmula de los contratos programas sea la medida más eficaz para evitar tener que improvisar sobre unas necesidades que a lo mejor se ven enmarcadas con un diseño absolutamente distinto. En lo que son los objetivos de RENFE y las prioridades de RENFE, lo tenemos absolutamente claro, no tenemos ninguna duda donde estamos y donde queremos ir. Entendemos que el contrato programa aunque sea con carácter limitado porque es un contrato a un año que se prorroga sistemáticamente, es un instrumento que nos permite gestionar la compañía como nosotros queremos temporalmente, por tanto, quiero decir, para que vaya por delante, que no tenemos ningún tipo de limitación por el hecho de tener un contrato programa prorrogado.

En relación con las aportaciones del Estado, creo que el señor Contreras tenía alguna duda respecto de las cantidades. En el año 2001 las aportaciones del Estado han sido —se lo voy a decir sólo en pesetas porque esto del euro es un lío— 229.557 millones de pesetas y en lo que se refiere a las aportaciones del Estado para el año 2002, son 229.028, un poquito menos, pero casi insignificante.

En lo que se refiere al saneamiento de nuestra deuda o el futuro de nuestra deuda tengo que decirle que eso va a ser uno de los elementos que conformarán el futuro modelo ferroviario y el tratamiento de esa deuda por parte del Estado y lo que se va a hacer con ello, por tanto; estamos a la espera de noticias.

En cuanto a integración de la tracción, que es otra de las preguntas que me ha hecho su señoría, tengo que decirle que ha seguido el proceso normal, no solo nos habíamos fijado un período de tiempo para que se fuese trasvasando la transferencia de tracción a las diferentes unidades de negocios, que muchas de ellas ya la tenían transferida, como es el caso de regionales o el caso de cercanías, sino también algo que a nosotros nos preocupa mucho más que es la transferencia de nuestra tracción en relación con la liberación de un determinado agente de tracción como consecuencia del nuevo convenio que implicaba el agente único. Saben ustedes que el año pasado nosotros firmamos la aplicación de algo que llevaba muchos años buscando, que era la aplicación del agente único. Como saben ustedes entre una serie de nuestros servicios figuran el maquinista y el ayudante, lo que a la vista del proceso de liberalización ferroviaria parecía que de una forma u otra era un encarecimiento de costo no necesario cuando nuestros competidores van a venir, como pasa en el resto de Europa. Quiero decir que es el único ferrocarril que tenía esa doble figura del ayudante y el maquinista, aunque es verdad que solamente lo tenemos en carga y en transporte combinado. Eso representaba un incremento de costo no necesario y el acuerdo al que llegamos fue

aplicar paulatinamente el agente único en nuestras diferentes unidades de negocio. Quiero decirles que el programa se está cumpliendo puntualmente y que para nosotros ha sido muy satisfactoria la firma de ese convenio, que nos permite entrar en el camino de la modernización con elementos para competir con empresas que van a entrar sin ninguna de nuestras cargas o sin un pasivo como es ese.

En cuanto a la posible fusión de nuestra unidad de cargas con transporte combinado, estamos estudiando cargas (luego contestaré puntualmente el tema de las mercancías porque es un tema que nos preocupa a todos) y de momento esa fusión no se ha producido.

Por lo que se refiere al traspaso al GIF, nosotros no hemos traspasado al GIF absolutamente nada. Lo único que hemos hecho ha sido aportar una serie de personas para que colaboren en el GIF en diferentes trabajos técnicos, pero nada más. No hemos hecho ninguna transferencia de líneas ni de activos ni nada de nada.

En cuanto a la supresión de servicios, la verdad es que nosotros suprimimos pocos servicios, por no decir casi ninguno. En agosto, hemos crecido en kilómetros/tren —hay que tener en cuenta que va reñida una cosa con la otra—, en cercanías el 4,6 por ciento; en regionales el 2,6 por ciento; en el AVE el 6,1 por ciento y en grandes líneas el 2,9 por ciento respecto al año 2000. Y quiero decirles que cuando se habla de supresión de algún servicio siempre es para mejorar, es decir, suprimimos servicios porque entendemos que con el nuevo material somos más eficaces y ofrecemos mejores servicios. Naturalmente eso está muy relacionado con la ocupación de los trenes. A medida que van llegando nuevas unidades de material que nos permiten ser más eficaces, ofrecemos mejor servicio; pero supresión de servicios, nosotros más bien pocas. Y si lo analizamos globalmente veremos que no solamente no se suprimen sino que se incrementan. A lo mejor lo que pasa es que suprimimos un nocturno e incrementamos un diurno.

En lo que se refiere a seguridad, a pasos a nivel y los acuerdos con las comunidades autónomas quiero decir que el tratamiento de los pasos a nivel es bastante ágil en relación con lo que son nuestras posibilidades económicas y las posibilidades económicas de las comunidades autónomas y de las corporaciones municipales, independientemente de los fondos que hay del Ministerio de Fomento. Yo tengo aquí los datos sobre los pasos a nivel y las actuaciones a nivel nacional, es decir, lo que es proyecto, más la expropiación de terrenos, más las obras. En este momento se han suprimido 665 pasos a nivel; en protección, 331, en total 996. Esto representa actuar sobre un 26,1 por ciento del total existente. Quiero decirles que el 31 de diciembre de 2000 había 3.887, si mal no recuerdo, y el 30 de septiembre de 2000 había 3.812. Esa es la relación de los pasos a nivel suprimidos, en los que se ha actuado no solamente por parte del Ministerio de Fomento, sino

también de acuerdo con las comunidades autónomas y con las corporaciones municipales. La supresión de pasos a nivel tiene sus tiempos y, sobre todo, va a ser muy costosa. Los técnicos de RENFE me podrían corregir, pero creo que el precio medio en la supresión de los pasos a nivel viene a estar en torno a los 100 millones de pesetas, que es una cantidad muy importante. Si hasta hace año y pico teníamos 5.000 pasos a nivel, evidentemente es una cantidad muy sustancial para afrontarla toda de golpe y, por lo tanto, se va haciendo de forma progresiva.

En relación con los soterramientos, me parece que esta mañana ha estado aquí el secretario de Estado y no sé si le habrán hecho SS.SS. esta pregunta, pero en cualquier caso hay unos criterios generales del Ministerio de Fomento y es que Fomento desarrolla lo que es la infraestructura hasta las ciudades y RENFE aporta los terrenos para el soterramiento. No podemos dar más que lo que tenemos y lo que tenemos es eso. A partir de ese momento las operaciones que se hagan sobre los soterramientos son en función de la capacidad que tengan para recalificar ese suelo o del volumen que se les quiera dar a los suelos aportados RENFE. Como decía S.S., en cualquier caso, los soterramientos son carísimos. Se llega hasta donde se llega y nosotros llegamos poniendo nuestro suelo, más no podemos poner. El resto tendrán que ponerlo el Ministerio de Fomento, las comunidades autónomas o las propias corporaciones municipales. El que da todo lo que tiene, no podemos dar más.

Creo que con eso he contestado puntualmente cada una de sus preguntas. Si S.S. quiere que le conteste alguna por escrito, así lo haré. Si quiere que me extienda mucho más en lo que se refiere al tema puntual del número de pasos a nivel en los que hemos actuado por comunidades autónomas, etcétera, lo haré. En fin, lo que usted necesite.

Al representante del Grupo Vasco quiero decirle dos cosas. En primer lugar, es verdad que las mercancías no producen el tirón que está teniendo nuestro tráfico de pasajeros; pero también es verdad que el tratamiento de las mercancías, cuando sobre una misma línea se hace coexistir cercanías regionales, grandes líneas, transporte combinado y cargas, es muy difícil y muy complicado. El caso del AVE es distinto porque nosotros no transportamos mercancías en el AVE, el transporte Madrid-Sevilla se hace por líneas convencionales. Hay que hacer los encaminamientos nocturnos y eso, dada la densidad de nuestras líneas, de nuestra malla ferroviaria, tiene sus dificultades. Yo creo que todo eso se va a resolver. Hemos hablado de la aparición de nuevas infraestructuras que nos van a permitir liberar surcos en línea convencional para poder ser mucho más eficaces en el transporte de mercancías. Yo creo que ahí tenemos una baza importante que jugar. Es decir, esos 7.500 kilómetros de vía en alta velocidad con las nuevas infraestructuras nos permitirán liberar

muchos miles de kilómetros en línea convencional, lo que nos va a permitir una buena fiabilidad en mercancías, que en este momento nos cuesta mucho trabajo.

En lo que se refiere a las inversiones de RENFE en el País Vasco, yo no puedo estar de acuerdo con usted. A lo mejor estoy de acuerdo con usted en la interpretación del 2 por ciento, pero no es el 2 por ciento, es el 4 por ciento, porque ahí están regionalizadas. En cualquier caso, como no quiero dejarle ningún tipo de duda, se lo voy a enviar por escrito porque hay muchas cosas, no solamente la inversión regional. ¿Y la parte proporcional de inversión en material rodante? No la ha contado. Para nosotros está en torno a un 4 por ciento, pero vuelvo a repetir que, como no quiero pecar de frívolo, se lo voy a relacionar puntualmente y se lo voy a enviar, si me permite su señoría.

Nada más. Creo que he contestado puntualmente. Si hay algún otro dato que necesiten SS.SS., con muchísimo gusto se lo enviaré.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor presidente de RENFE. Con su extensa exposición damos por terminada la comparecencia.

Suspendemos por unos breves momentos, para seguir inmediatamente con la siguiente comparecencia. *(Pausa.)*

— **DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO AENA (ARGÜELLES SALAVERRÍA). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO —BLOQUE NACIONALISTA GALEGO (Número de expediente 212/000643), GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO-CHUNTA ARAGONESISTA (Número de expediente 212/000652) Y GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA (Número de expediente 212/000699)**

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la sesión de la Comisión de Infraestructuras, continuando con las comparecencias previstas en el orden del día. En este caso es del director general del Ente Público AENA, don Pedro Argüelles, que se encuentra ya preparado para iniciar su comparecencia y al que cedemos la palabra en este momento.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO AENA (Argüelles Salaverría)**: Con toda la brevedad posible, me gustaría exponer las condiciones estimadas del contorno para llegar a unas previsiones de ingresos, gastos e inversión como las recogidas en el presupuesto y sus rúbricas más significativas para, posteriormente y como es natural, ponerme a disposición de SS.SS., a fin de poder contestar en lo posible todas sus cuestiones.

A título de referencia, la filosofía principal del presupuesto se concreta, en primer lugar, en garantizar en

lo que corresponde a las infraestructuras y servicios de AENA la movilidad aérea de personas y bienes en cantidad y calidad homologables a los países europeos. En segundo lugar, en el continuo desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea para afrontar con éxito los incrementos de demanda previsibles, y, en tercer lugar, en la apuesta por la conservación del sistema de aeropuertos de interés general como un sistema integrado que cohesione el territorio. Entre los diferentes objetivos cabe citar los aproximadamente 2.000 millones de euros de inversión para modernización de infraestructuras, los 3,4 minutos de demora media máxima por afluencia de tráfico aéreo, el 82,5 de puntualidad mínima de escala en lo que respecta a la responsabilidad aeroportuaria, los 2,49 euros de ingresos comerciales por pasajero, los 22,9 incidentes como máximo por cada 100.000 movimientos en las plataformas aeroportuarias o las 19 certificaciones ISO 14.001 medioambientales y las 46 certificaciones ISO 9001 de calidad a alcanzar en los aeropuertos en el próximo año.

Se ha previsto que el número de pasajeros crezca un 5,9 por ciento, muy por debajo del 9,4 del año 2000, incremento que no peca desde luego de pesimismo, dados los últimos acontecimientos y el comportamiento de tráfico de pasajeros en lo que va de año. Esto nos lleva a pensar que en el año próximo no se superen los 160 millones de pasajeros, cuando en el 2000 ya se habían superado los 140 millones, y las previsiones para el presente año rondaban los 150. En lo que respecta al número de operaciones, la previsión es que se produzca un incremento moderado del 4,9 por ciento, prácticamente la mitad del 10 por ciento habido en el año 2000. En cuanto a la carga, el panorama ha mostrado signos de mayor desaceleración. El incremento del 5 por ciento habido en el 2000, da paso, a la vista de la evolución a lo largo de este año, a una previsión de estancamiento para el que viene, con cifras próximas a las mismas toneladas que se manejaron en el 2000.

Dependiendo del resultado final de la tramitación de estos presupuestos, la cifra de ingresos de explotación prevista para el próximo ejercicio asciende a 1.820 millones de euros, que es la suma de los 728 millones de ingresos aeroportuarios, los 454 de ingresos aeroportuarios comerciales y otros, y 638 millones de ingresos de navegación aérea. Los gastos de explotación previstos son 1.416 millones de euros, que corresponden a 70 millones para aprovisionamientos, 617 para gastos de personal, 338 para amortizaciones, algo más de seis millones para la variación de provisiones y 429 millones para gastos exteriores y otros. El resultado de explotación después de estas magnitudes será de 359 millones de euros. Si al mismo le añadimos el resultado financiero como consecuencia de los gastos e ingresos financieros debidos al endeudamiento existente, más el resultado de las actividades ordinarias previsto y corregido con los 30 millones del resultado

extraordinario, nos dará un resultado antes de impuestos de 259 millones de euros. Lo anterior hace que tras descontar los 91 millones de impuestos de sociedades y otros, el resultado previsto después de impuestos ascienda a 168,7 millones de euros. Esto significa que entre lo destinado a amortizaciones y el resultado obtenido se prevea una generación de recursos aproximada de 503 millones de euros en el año 2002 que, junto a los 45 millones de euros de subvenciones esperadas y los 1.232 millones de endeudamiento previsto, más los ajustes correspondientes, supondrá contar con unos orígenes de fondo de 1.804 millones que, teniendo en cuenta la disminución de capital circulante y los trasposos de deuda, permitirán hacer frente a las inversiones del año 2002, de 2.003 millones de euros. Estos 2.003 millones de euros se destinarán, en primer lugar, a la atención del desarrollo de los dos principales aeropuertos de la red de AENA, para los cuales está prevista una inversión de 1.573 millones de euros, 167,5 millones de euros para consolidar la posición de los aeropuertos llamados turísticos, 134 millones de euros para consolidar el resto de la red y 90 millones de euros para navegación aérea. Con esto, señorías, el presupuesto queda acotado en sus magnitudes principales y como introducción a este debate es suficiente. A partir de este momento, señor presidente, estoy a disposición de sus señorías.

El señor **PRESIDENTE**: La primera petición de comparecencia es del Grupo Aragonésista. Tiene la palabra el señor Labordeta.

El señor **LABORDETA SUBÍAS**: No soy del Grupo Aragonésista, que es otro partido, soy de Chunta Aragonésista.

El señor **PRESIDENTE**: Excúseme por no conocer exactamente la terminología. Tiene la palabra el señor Labordeta. La verdad es que lo hace en nombre del Grupo Parlamentario Mixto.

El señor **LABORDETA SUBÍAS**: Gracias, señor director general, por comparecer aquí esta tarde. Nosotros volvemos a insistir un poco en las mismas preguntas del año pasado. El aeropuerto de Zaragoza sigue cayendo en picado informe tras informe de AENA en la escala de los aeropuertos del Estado, tanto en lo relativo en número de operaciones comerciales de mercancías, como en número de pasajeros. A pesar de la caída en picado, la inversión prevista en el aeropuerto de Zaragoza para el año 2002 es de 616 millones, cifra que contrasta con las destinadas no sólo a los aeropuertos más importantes de España, sino a algunos aeropuertos pequeños, como el caso de Burgos, que recibe mil millones de euros. No digamos ya Madrid con los 200.000 millones, pero tampoco vamos a entrar en comparación con esos aeropuertos que tienen gran

movilidad y comercio. Por otra parte, seguimos extrañados y seguimos pensando que es un sinsentido que un pequeño aeródromo como Monflorite, que está un poco lejos de todos los núcleos urbanos importantes, reciba por segundo año consecutivo más dinero que todo un aeropuerto como Zaragoza que necesita apoyo decidido para su proyecto de plataforma logística y, además, las inversiones no ejecutadas en este aeropuerto altoaragonés el año anterior se repiten este año. La pregunta nuestra sigue siendo la misma del año pasado y supongo que la contestación será también la misma. ¿Cuándo va a existir un impulso decidido en los presupuestos generales del Estado para sacar de la atonía al aeropuerto de Zaragoza, dado el papel que podría desempeñar como centro intercambiador en el valle del Ebro.

El señor **PRESIDENTE**: Quería aclarar antes que también en nombre del Grupo Parlamentario Mixto tenían solicitada esta comparecencia los señores diputados del BNG, pero se han excusado porque no pueden estar presentes.

A continuación, tiene la palabra el señor Segura, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Voy a hacer unas preguntas al presidente de AENA y director general de AENA, creo que son dos funciones en la misma persona, me parece recordar.

En primer lugar, el artículo 19 de la ley de acompañamiento a los presupuestos generales del Estado se titula tasas de aproximación, es un artículo muy extenso y a efectos de que los diferentes grupos parlamentarios podamos tener la información adecuada para fijar posición ante esos incrementos tarifarios le vamos a pedir por escrito mañana a primera hora unos datos que ahora le adelantamos. Le vamos a pedir toda la estructura tarifaria del Ente Público AENA, ente público en el que el Grupo Parlamentario Socialista cree, que quede muy claro, creemos que es un instrumento muy potente para la gestión de la navegación aérea y de la gestión aeroportuaria. Se creó en la Ley de Presupuestos Generales del Estado del año 1990 y en la década pasada desempeñó funciones importantes, pero ahora es cuestión de saber claramente cuáles son sus ingresos y cuáles son sus gastos. En ese sentido le vamos a pedir, diferenciados para cada uno de los aeropuertos de la red general, Barajas, El Prat, etcétera, los ingresos previstos para el 2002, primero los que se han producido en el 2001, aun cuando quedan dos o tres meses para su finalización, por las tasas de aterrizaje, las tasas de seguridad aeroportuaria, las tasas de navegación aérea, etcétera. Ese es el primer tema: queremos conocer la estructura, en lo que a tasas se refiere, de todos y cada uno de los aeropuertos y luego, naturalmente, el montante global para el ente.

En segundo lugar, nosotros le vamos a pedir también el conocimiento sobre todo tipo de ingresos que tiene AENA; es decir, le pediremos los ingresos de AENA internacional; AENA participa en una serie de concursos internacionales, gestiona aeropuertos en distintos lugares, fundamentalmente en áreas del Caribe y en otros lugares y queremos saber cuáles son los ingresos que tiene AENA como consecuencia de esas actuaciones.

En tercer lugar, hay un montón de pequeños servicios que dan origen a ingresos de AENA, que son menos relevantes, menos conocidos; le pongo como ejemplo que las cabinas telefónicas que están en todas las terminales pagan, naturalmente, una tasa; la azafata entrega a cada uno de los pasajeros que va en un avión que ha despegado de los aeropuertos españoles una bandejita y cada una de ellas paga una tasa a AENA; es decir, nosotros queremos conocer no las grandes cifras, sino particularizados, cada uno de los orígenes y, ¡ajo!, en ese concepto que va creciendo de que los aeropuertos se han convertido en galerías comerciales al lado de las cuales aterrizan aviones, cuáles son los ingresos de explotación del suelo en las galerías comerciales.

En cuarto lugar, por temas concretos, AENA viene adoptando últimamente una serie de decisiones, adjudicaciones de las que luego se ve obligada a desdecirse; por ejemplo, servicios de seguridad de determinados aeropuertos, me parece recordar Málaga, Barcelona, se abre un concurso para empresas de seguridad, se le adjudica a una y a la semana siguiente esa una pone de manifiesto que no reúne los requisitos y hay que adjudicárselo a otra; hay anomalías notables. Otra cuestión es que queremos información sobre cuánto le ha costado a AENA, por ejemplo, un concurso que abrió y que adjudicó a una sociedad integrada por distintas potentes empresas constructoras; se trata de la explotación de un hotel en el recinto aeroportuario de Barajas, que se adjudicó hace dos años y no se ha vuelto a saber nada más. Queremos saber si eso está cancelado, si ha dado beneficios económicos a AENA o si le ha causado perjuicios.

Señor Argüelles, tenemos aquí la cuenta de pérdidas y ganancias de los dos últimos ejercicios a 31 de diciembre de 1999 y a 31 de diciembre de 2000. El 31 de diciembre de 1999 el beneficio de explotación fue de 24 mil y pico millones de pesetas, y 34 mil y pico en diciembre de 2000. Nosotros creemos que esos beneficios derivan fundamentalmente de aportaciones de las tasas que pagan los usuarios y hay tasas sobre las que queremos manifestar clara y rotundamente que votaremos en contra, y perderemos porque somos minoría en las Cortes Generales, pero queremos que quede claro ante todos los ciudadanos: no a los incrementos de las tasas de seguridad aeroportuaria. Para ello queremos pertrecharnos de documentación de la que carecemos

hasta ahora porque el ente público es bastante opaco en el suministro de información.

En quinto lugar, le pedimos que nos informe de los beneficios derivados de la actuación de SENASA, que como empresa pública puede jugar un papel importante, pero cada vez está más debilitada y desde luego no juega el auténtico papel formador de especialistas; que nos explique las inversiones en la preparación de controladores y los incrementos de costes de personal en las plantillas de controladores, que en tantas ocasiones han generado conflictos de muy diferente índole.

Por lo que se refiere singularmente a determinados aeropuertos, sobre el aeropuerto de Tenerife Sur —obviamente usted tiene muy claro que me voy a referir a él en esta intervención—, le expliqué qué contestó antes el secretario de Estado de Infraestructuras, en conversación previa a su comparecencia, ante la pregunta que le formuló a usted también. Como es lógico, como obediente presidente de AENA que depende del secretario de Estado de Infraestructuras usted tendrá que contestar lo mismo y por eso le hago la pregunta, para que quede muy clara la contestación en el «Diario de Sesiones» en boca de dos cargos del Gobierno. Mire usted, durante seis años AENA —de 1990 a 1996— llevó a cabo una serie de actuaciones que condujeron a que en noviembre de 1995 se abriera un concurso internacional para el diseño técnico de la nueva área terminal del aeropuerto de Tenerife Sur. Aquí tengo el pliego de condiciones, la convocatoria, diario oficial de las comunidades, etcétera, una serie de características, 1.300 millones de pesetas consignados para honorarios; en abril de 1996 se cerró el plazo de presentación, se presentaron ocho o diez concursantes y a día de hoy no se ha resuelto. Sin embargo, no puedo aceptar el engaño público de inculpar a la elaboración de los planes directores. Los aeropuertos españoles han tenido planes directores siempre, pero es cierto que la Ley de acompañamiento de los presupuestos generales del Estado del año 1997 aprueba una norma que obliga a la elaboración de planes directores, una norma nueva, nada incompatible y que no puede utilizarse como un mecanismo de obstrucción a un desarrollo aeroportuario que venía diseñado. En consecuencia, mi pregunta muy clara es: ¿sigue sirviendo esta convocatoria? ¿Se va a resolver? ¿Se va a declarar desierta? ¿Se va a tomar una decisión? ¿Esta convocatoria ha quedado como papel mojado ante lo que será el plan director que saldrá en diez, quince o veinte días? Porque, mire usted, señor Argüelles, he leído los contenidos de todos y cada uno —y los tengo aquí— de los planes directores publicados como órdenes ministeriales, muy bien, no tengo nada que objetar a sus contenidos, solamente quiero que quede muy clara una cosa: tengo en mis manos el del aeropuerto de Gran Canaria, y los demás tienen la misma cláusula final que dice: quinto, programa de inversiones establecido en el Plan director del aeropuerto se irá ejecutando conforme se cumplan las

previsiones de incremento del tráfico derivadas del análisis realizado por el plan director. Es decir, no temporaliza, no establece diagramas temporales de desarrollo de ninguno de los aeropuertos. No sigan engañando a la ciudadanía. Los ciudadanos de la isla de Gran Canaria, los ciudadanos canarios tendrán que saber claramente que la aspiración, demandada por los incrementos de tráfico desde hace muchos años y diseñada desde hace muchos años en el aeropuerto de Gando y Tenerife Sur, no tiene proyectos temporales. Se habla de ese desiderátum, esas campañas publicitarias que desde el Ministerio de Fomento se hacen por todas las personas que integran su infraestructura de gobierno sobre el plan de infraestructuras y no sé cuántos billones y la iniciativa privada y el arzobispado de Valladolid, pero no se establecen fechas, no hay fechas ni para el aeropuerto Reina Sofía ni para el desarrollo del aeropuerto de Gando. Le pediría que aclarase, que dijera usted cuándo se va a encargar la redacción del proyecto del nuevo campo de vuelo del Reina Sofía y del nuevo campo de vuelo del aeropuerto de Gando y de las áreas terminales, y si ese concurso en efecto ha quedado en nada.

Señor Argüelles, en relación con el aeropuerto nonato de Castellón el secretario de Estado de Infraestructuras manifestó aquí al diputado don Mario Edo, del Grupo Parlamentario Socialista —y está recogido en el «Diario de Sesiones»— en una comparecencia, que no veía mal un convenio con la diputación provincial de Castellón. Le ruego que nos indique si eso sigue avanzando en esa línea así como el desarrollo y crecimiento de las actuaciones en todos y cada uno de los aeropuertos. Por último, indique también en relación con el aeropuerto de Madrid-Barajas, el impacto medioambiental, las actuaciones en el conjunto de los municipios afectados por la huella sonora, así como —porque con el anterior Gobierno, con el ministro Arias-Salgado se declaraba permanentemente acerca del aeropuerto de Campo Real— si hay alguna previsión de reserva de suelo o se ha adquirido algún metro cuadrado en Campo Real que esté consignado en el proyecto de presupuestos para el año 2002.

Señor Argüelles, ¿hay compromiso del ministerio, y concretamente de AENA, a favor de una plataforma logística en el área aeroportuaria del aeropuerto de Zaragoza? Me voy a tomar la libertad de expresar mi criterio, si el señor Labordeta así lo entiende. El aeropuerto de Monflorite es fruto de un convenio derivado de la amistad personal del ministro con el presidente de la diputación de Huesca. Eso es así, y le pido los informes técnicos que justifiquen la no inversión recogida en los presupuestos de este año —eran unos 1.000 millones de pesetas— así como la que se recoge en el proyecto de presupuestos para el año 2002, y que se justifique, en función del mercado o necesidades sociales o de desarrollo, el desequilibrio con respecto al aeropuerto de Zaragoza.

Deseo que también nos indique si es cierto que existe un plan nacional de seguridad aeroportuaria. Sé que hay comités en cada uno de los aeropuertos, pero los documentos que existen actualmente han sido esencialmente elaborados por las compañías aéreas, no en una labor de dirección de defensa del bien público por parte del ente AENA. ¿Se considera conveniente un plan nacional de seguridad aeroportuaria? Indíquenos cuál es el volumen en nuevas y modernas tecnologías que hay que ir incorporando en todos y cada uno de los aeropuertos para dar satisfacción a los máximos niveles deseables de seguridad que nunca se alcanzan en ese desiderátum utópico al que todos deseamos llegar de seguridad plana, así como los pasos razonables que haya que dar.

En último lugar, ¿es cierto que AENA encargó una campaña de publicidad sobre seguridad aeroportuaria, que salió en el periódico *La Vanguardia* y que a continuación se ha retirado?

Gracias.

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

El señor **OTXOA DE ERIBE OLORZA:** Gracias, señor director general por su presencia. Buenas tardes y bienvenido.

Seré muy breve en mi exposición. Sólo realizaré unas preguntas escuetas.

De los planes directores que se han elaborado en los aeropuertos me voy a referir a uno bastante cercano como es el de Foronda. Se ha barajado muchas veces con la sociedad VIA, de la cual ustedes forman parte como socios para la promoción del aeropuerto de Vitoria-Gasteiz, el aeropuerto de Foronda, la posibilidad de establecer un parque industrial ligado a la explotación de servicios aéreos en las inmediaciones del aeropuerto, para lo cual la Diputación Foral de Álava tenía preparados unos terrenos. Quisiera saber si la postura de AENA es que pueden establecerse este tipo de actividades industriales paralelas fuera del terreno sujeto a AENA como propietario y explotador o si AENA apuesta por que cualquier actividad paralela a los aeropuertos esté englobada en su propia dirección y control.

Si esto es como la segunda suposición, quiero que me diga por qué razón no se ha llegado a ningún acuerdo con la Diputación Foral de Álava después de cuatro años para la compra de terrenos dedicados a esta actividad.

Respecto a este aeropuerto, también tengo que decir que en los sucesivos presupuestos, ya en el año 2001 por ejemplo, pero arrastrándose desde el 2000, tenemos unas previsiones de inversión que no se han realizado. Concretamente hay 12 millones de euros previstos para el año 2001 que no se han materializado ni lo van a hacer, según mis informaciones, puesto que cuan-

do ustedes sacan a subasta esa obra de ampliación de plataforma se dan cuenta de que no tiene la declaración de impacto ambiental correspondiente y, por lo tanto, es irrealizable durante el presente ejercicio. Para el próximo año 2002 tenemos 68.000 euros, no sé si será para pagar copias de planos o para qué.

En cuanto a previsiones de AENA dentro de la explotación de sus instalaciones —y espero que esto me lo responda rápidamente y bien—, ¿tienen ustedes algún contacto con empresas privadas para construir y explotar o coparticipar con ustedes en algún aeropuerto dentro del territorio nacional?

También quisiéramos saber si ustedes permiten la subcontratación de servicios en tierra por parte de la compañía adjudicataria a otras compañías subsidiarias pagando un pase correspondiente, si es conocedor de que esta práctica existe y, si no existe, manifiéstemelo así. Yo tengo la sensación de que esa práctica sí se da en algunos aeropuertos. Esto es que, por ejemplo, el *handling* u otras actividades de servicios en tierra se subcontratan a empresas que no son la concesionaria inicial.

Nada más por el momento.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias, señor Otxoa.

La señora González del Valle tiene la palabra en nombre del Grupo Popular.

La señora **GONZÁLEZ DEL VALLE GARCÍA DE LA PEÑA:** Gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero agradecer al señor director de AENA su intervención y destacar, de nuevo, el gran aumento registrado en los presupuestos del 2002, sobre todo si los comparamos con épocas anteriores.

Fíjense que en 1996 se invertían 433 millones de euros frente a los 2.003 millones de euros que se invertirán en el año 2002. Es decir, ahora se invierte cinco veces más en aeropuertos que en 1996, año del último presupuesto socialista. Gracias a la inversión de este Gobierno se ha acabado con las demoras a que, por falta de infraestructura, nos condenaron catorce años de gobierno socialista. (*Rumores.*)

Compartimos y alabamos el objetivo del ministerio de mantener el esfuerzo inversor para el desarrollo futuro de los aeropuertos que lleva al ministerio a defender la subida de tasas para AENA, lo cual es lógico ya que creemos necesario que el coste recaiga sobre el usuario y no sobre el ciudadano de la calle, a pesar de que el señor Segura defienda tan enfáticamente lo contrario.

Asimismo, es importante destacar también el interés y la voluntad del ministerio y de la dirección general de AENA por seguir una política de desarrollo integral en todos los aeropuertos para lograr así la deseada cohesión territorial.

Para no alargarme, quisiera felicitar al ministro y al señor director general de AENA por su política presupuestaria, así como agradecerle su intervención.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora González del Valle.

Tiene la palabra el director general de AENA para cerrar la comparecencia.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO AENA** (Argüelles Salaverría): Señor Laborleta, en representación del Grupo Mixto, usted me pregunta por el mal desarrollo que el aeropuerto de Zaragoza está teniendo en estos años en relación con el número de operaciones y pasajeros, y echa en falta un esfuerzo más decidido por parte de AENA para el impulso de este aeropuerto. Incluso establece algunas comparaciones, en términos de agravio, con los aeropuertos de Burgos y de Monflorite. Entiendo que ésa es su argumentación. Yo quiero decirle al señor Laborleta que el aeropuerto de Zaragoza tiene un equipamiento más que suficiente para la demanda que hoy en día existe en Zaragoza, que no hay ningún estrangulamiento de la capacidad y de las infraestructuras disponibles para la demanda existente. Esa es la responsabilidad de AENA y es todo lo que podemos hacer. Se ha hecho en el pasado y no es necesario volver a hacerlo hasta que no se justifique desde un punto de vista de demanda.

Caso opuesto es el que S.S. comenta en relación con los aeropuertos de Burgos y Monflorite. Ahí es normal que en los presupuestos de este año y de los futuros existan partidas más importantes, puesto que son aeropuertos que hay que desarrollar desde unos niveles muy inferiores. Además, estoy convencido de que S.S. no tiene el ánimo de quitar a unos para dar a otros y que simplemente ha mencionado el aeropuerto de Monflorite como manera de establecer una comparación, pero, estoy seguro, su comentario no encierra ninguna propuesta de no desarrollar el aeropuerto de Monflorite, que, por otro lado, en contra de lo que puedan creer algunos de los diputados de esta sala, responde a una demanda social y a una vocación completamente distinta del aeropuerto de Zaragoza.

Ha hecho algún comentario de que las partidas que habían sido destinadas en el presupuesto del año 2001 al aeropuerto de Monflorite no se han podido ejecutar, lo cual es cierto, pero el ejercicio presupuestario tiene que ser en cierta medida optimista. Se tiene que pedir autorización a esta Cámara para desarrollar esa infraestructura y luego puede haber una serie de condicionantes que impidan que eso se haga en el tiempo previsto. Naturalmente, una de ellas, y quizá la más importante, es la tramitación de los pasos previos al desarrollo de la infraestructura, entre los cuales destacan por su complejidad las declaraciones de impacto ambiental.

El portavoz del Grupo Socialista, señor Segura, ha querido hacer un repaso rápido de todos los temas que le preocupan y sobre los cuales AENA recibirá una batería de preguntas concretas de las que se espera una contestación escrita. Por tanto, no tengo intención de entretener más a esta Comisión con la búsqueda de las respuestas exactas. Tampoco el enunciado de sus preguntas era suficientemente detallado en algunos casos como para poder contestar en esta comparecencia. Sí ha hecho algunas consideraciones más de concepto sobre las que quisiera hacer algún comentario.

En primer lugar, S.S. dice que va a solicitar de AENA una respuesta detallada y pormenorizada de todas las tasas aeroportuarias, aeropuerto por aeropuerto. Quiere tener conocimiento de los ingresos, aeropuerto por aeropuerto, en sus aspectos de tasas y precios públicos, ingresos comerciales o cualquier otro concepto que tenga a bien considerar. Como sabe muy bien S.S., AENA tiene una única cuenta de explotación, una única cuenta de resultados y, por lo tanto, las cifras de nuestra contabilidad son agregadas. Su señoría tiene que comprender que quizá a algunas de esas preguntas no le pueda dar una respuesta segregada de unos aeropuertos frente a otros.

Dice que los aeropuertos se han convertido en galerías comerciales. Supongo que al hacer ese comentario, que de alguna manera es peyorativo, S.S. es consciente de que eso no es más que la consecuencia de la necesidad que tiene AENA de encontrar financiación y recursos a los compromisos de inversión asumidos en nombre del Ministerio de Fomento. La política que ha seguido AENA de desarrollar comercialmente los aeropuertos es una política adecuada, una política que no desentona con las políticas que se siguen en otros aeropuertos del mundo y que sólo revierte beneficios para el pasajero y para las compañías aéreas. Si no existiera esa banda de ingresos en la cuenta de resultados de AENA, habría sido enormemente difícil conseguir la financiación de la infraestructura existente y de la que necesitamos para el futuro. Por tanto, hay que tener siempre un poco de cautela a la hora de criticar esa política comercial, ya que, como digo, está sirviendo para cubrir el plan de financiación de la infraestructura de los aeropuertos de AENA, lo mismo que sirve para la financiación de los aeropuertos del resto del mundo. Lo cierto es que el nivel de tasas de AENA no cubre los principios que rigen el establecimiento de las tasas y precios públicos en una actividad como la de AENA. Si no fuera por los ingresos comerciales, la explotación de AENA estaría en déficit o habría tenido que dejar de acometer inversiones en el pasado.

Pregunta usted, señor Segura, algunas cosas concretas, como cuánto le ha costado a AENA la adjudicación fallida del centro conocido como Milenium, en Barajas. La respuesta es que no le ha costado nada. Ese es un asunto que todavía está sin resolver y que se resolverá conforme a todos los preceptos de la adjudicación

y, por tanto, no tendrá costo de ningún tipo. Otra cosa es que por decisiones ajenas a AENA la resolución de ese concurso tenga que ser distinta hoy de lo que en su momento se hubiera deseado, pero esas cosas ocurren, a veces se prevén circunstancias que luego no se sostienen o hay que reconocer que deben ser revisadas.

Ha hecho algún comentario sobre la opacidad de AENA a la hora de informar. Yo creo que somos un ejemplo y que probablemente estamos en la cabeza de las informaciones que cumplidamente se dan a esta Cámara en todas y cada una de las demandas que se hacen. Otra cosa es que haya determinadas cosas que se nos preguntan de forma que no las podemos contestar. A veces se nos pide con insistencia que demos cuentas de resultados de los aeropuertos cuando no las tenemos. Existe una única contabilidad integrada para la red de AENA y ese es un tema, hoy por hoy, imposible de modificar.

El otro tema principal de su intervención es el referente al aeropuerto Reina Sofía, el aeropuerto de Tenerife Sur. En concreto, una cuestión que S.S. ha planteado esta mañana al secretario de Estado de Infraestructuras y a la cual espera que como obediente subordinado dé la misma respuesta que el secretario de Estado. Eso es lo que voy a hacer. El concurso para el desarrollo del nuevo edificio terminal del aeropuerto Reina Sofía está vinculado a la resolución del plan director del aeropuerto Reina Sofía, le guste a S.S. o no. El plan director del aeropuerto Reina Sofía es el único que no ha podido ser concluido en el plazo comprometido por el ministro, lo cual es un dato interesante. El plan director del Reina Sofía está ahora mismo en su fase de tramitación ordinaria, está siendo sometido al informe de las administraciones concernidas por este plan y habrá que esperar a ver qué escritos de alegaciones se reciben. Cuando el plan director pueda ser publicado, el cronómetro se pondrá en marcha para que AENA pueda tomar una decisión. Yo no puedo prejuzgar si en ese momento lo sensato será resolver ese concurso en los términos en los que fue convocado y convocar uno nuevo o continuar con el que hay. Nadie lo puede decir en este momento y estoy convencido de que el secretario de Estado no le ha contestado algo sustancialmente distinto a esto que yo le estoy diciendo.

Efectivamente, ninguno de los planes directores tiene un compromiso temporal en cuanto al desarrollo de las infraestructuras, porque no son instrumentos de la programación de infraestructuras. Por lo tanto, no podrían contener eso que S.S. echa en falta. Sería ir en contra de la propia naturaleza del plan director. El plan director, como reza en el decreto que lo ampara y como reza también en todas las órdenes ministeriales que han sido publicadas, es un instrumento que sólo pretende armonizar el crecimiento y el desarrollo futuro de los aeropuertos con el resto de los crecimientos y desarrollos que los rodean, sean urbanísticos o de otro tipo de infraestructuras. Por consiguiente, lo que hace es esta-

blecer, en un horizonte de hipótesis de crecimiento y desarrollo de la actividad aeroportuaria, las necesidades de terreno que el aeropuerto va a tener en los próximos 15 años. Ese es el objeto principal del plan director. Como no puede ser de otra manera, para establecer las necesidades de superficie que requiere un plan director se barajan hipótesis sobre qué tipo de infraestructuras se van a instalar. Naturalmente, algunas de las que ocupan mayor cantidad de superficie son los campos de vuelo y, como S.S. sabe, en Tenerife Sur, en Reina Sofía, hay un reconocimiento claro, por el plan director y por AENA, de que es uno de los aeropuertos que requiere la ejecución de una nueva pista dentro de los 15 años de programación del plan director. Luego no espere S.S. que los planes directores establezcan fechas ni en Tenerife Sur ni en Gran Canaria. Como dice la orden ministerial, la ejecución de estas infraestructuras será en función de cómo evolucionen los tráfico y, por lo tanto, tendrá que ser objeto posterior de un análisis más detallado en cuanto a su necesidad y conveniencia. Por lo tanto, no le puedo responder a su pregunta concreta sobre cuándo se encargará el proyecto del campo de vuelo del Reina Sofía. Primero tendremos que tener el plan director; a partir de ahí, AENA empezará a tomar medidas encaminadas al mejoramiento de las instalaciones actuales, y posteriormente, en función de los estudios adicionales que se tengan que hacer para optar por una solución o por otra, encargará los estudios y los proyectos necesarios.

En relación con el aeropuerto de Castellón no le puedo decir nada distinto de lo que ya ha manifestado el ministro en fechas recientes. Es un aeropuerto que está en estos momentos en fase de tramitación previa. Como sabe S.S., somos simplemente los gestores de una infraestructura, en este caso aeroportuaria, no somos promotores de los aeropuertos. Eso es una responsabilidad que corresponde o bien a la iniciativa privada o bien al ministerio. Nosotros simplemente hacemos aquello que se nos demanda. Si el aeropuerto de Castellón va a ser declarado de interés general, dará opción a que AENA pueda tener un papel en la gestión de ese aeropuerto, que podrá ir desde un mínimo garantizado (ese aeropuerto tendrá que estar integrado en toda la red de control aéreo nacional, ese será el mínimo que AENA hará en ese aeropuerto o en cualquier otro que sea de interés general) hasta lo que el Gobierno y la plataforma que lo promueve tengan a bien acordar.

Pregunta también S.S. sobre la situación del aeropuerto de Madrid-Barajas y Campo Real. El aeropuerto de Madrid-Barajas está actualmente pendiente de la declaración de impacto ambiental para las dos nuevas pistas. Confiamos que esta declaración pueda ser obtenida en plazo muy breve. Cuando digo muy breve quiere decir que a ser posible dentro de este mes de octubre, a fin de que la contratación de la ejecución de esas pistas se pueda hacer en el plazo necesario para que no

sean un obstáculo a su puesta en operación en la fecha prevista.

En Campo Real —le contesto lo mismo que le contesté el año anterior— no existe en los presupuestos de AENA ninguna partida para la adquisición de terrenos. Existen en los presupuestos de AENA las cantidades suficientes para hacer lo que se está haciendo, que son los estudios correspondientes de previabilidad de dicho posible aeropuerto.

El plan de aislamiento derivado de la declaración de impacto ambiental del año 1996 en Barajas, al que S.S. se ha referido, le puedo decir que va bien, en estos momentos tenemos concluido el aislamiento de más de 2.000 viviendas que estaban dentro de la huella. Además, puedo decirle que, según los sondeos que vamos haciendo entre los propietarios o usuarios de estas viviendas, el grado de satisfacción de estos habitantes es muy alto, lo cual nos anima a pensar que es una solución más que razonable para permitir la convivencia imprescindible de las infraestructuras aeroportuarias con la zona urbana en la que se encuentran.

Pregunta también S.S. sobre el aeropuerto de Zaragoza y para cuándo piensa o tiene intención AENA desarrollar una auténtica plataforma logística en Zaragoza. Creo que esa pregunta se puede considerar contestada con lo que le he dicho al señor Labordeta. Existe en Zaragoza, desde el punto de vista aeroportuario, que es la responsabilidad de AENA, la infraestructura aeroportuaria suficiente para el desarrollo de ese aeropuerto como base logística. Si no lo es, no es porque AENA no haya hecho lo que tenía que hacer en su momento.

Por último, creo recordar que S.S. se ha referido a la necesidad de establecer un plan nacional de seguridad aeroportuaria a instancias o a iniciativa de AENA. Me pregunta si yo creo que eso debe ser así. Pues bien, yo creo que no. Existe una autoridad competente en materia de seguridad que está radicada y diferenciada de lo que es AENA. AENA, como he dicho antes, es una empresa gestora de infraestructura aeroportuaria y es conveniente que aquellos que tienen la responsabilidad normativa en temas de tráfico aéreo sean los que se ocupen de desarrollar las normas de seguridad correspondientes a los aeropuertos. Por lo tanto, no creo que deba ser AENA quien lo haga. Otra cosa es que AENA pueda participar en todos los trabajos y en los foros de reflexión necesarios para ello, algo que hace con asiduidad, puesto que, naturalmente, el punto de vista del operador es muchas veces necesario a fin de que la norma sea luego eficaz en su aplicación. En todo caso, el tema de la seguridad, que desgraciadamente es un tema de actualidad, está sujeto a condiciones radicalmente distintas después del día 11 de septiembre. Yo creo que todos los supuestos de riesgo que hasta entonces se manejaban están en cuestión. Existen una serie de supuestos que no existían y por lo tanto es normal que se abra un período de reflexión a nivel mundial y

que vayamos construyendo sobre ese nivel de reflexión y no sobre uno exclusivamente nacional. No sería útil que España intentara dar respuesta a la nueva situación unilateralmente. Es mejor que se siga el proceso como se ha iniciado en los foros internacionales correspondientes a fin de que se construya el edificio de la seguridad con una base suficientemente sólida. Eso no quita para que AENA, en aquellas actividades que tiene ya delegadas y asumidas en materia de seguridad, examine de forma permanente y audite sus procedimientos y que, como es lógico, después del día 11 ese proceso sea revitalizado, proceso al que, como no puede ser de otra manera, se le está dando un impulso adicional.

Me ha preguntado S.S. sobre las inversiones en materia de seguridad con una componente de nueva tecnología. En relación con ello puedo decirle que en materia de seguridad, en primer lugar, no hay que improvisar y, en segundo lugar, hay que moverse de acuerdo con un plan preestablecido. Sí le puedo decir que las inversiones que contempla el presupuesto del año 2002 frente a las que contemplaba el del año 2001 son aproximadamente cuatro veces superiores, es decir, se reconoce que el tema de la seguridad, y en especial el de la inspección de equipaje, es importante y en relación con él AENA, como no puede ser de otra forma, está dando respuesta a los compromisos adquiridos. Esto, naturalmente, tiene un reflejo en nuestros presupuestos. Como sabe S.S., existe un compromiso de establecer la inspección del cien por cien del equipaje en bodega en enero de 2003, con algunas excepciones que se han establecido para aquellos aeropuertos que estén siendo objeto de planes de desarrollo de su infraestructura y para los que tengan una circunstancia particular, como que su destino sea especialmente turístico. Lo que AENA está haciendo, a la vista de lo ocurrido el día 11, es tratar de acortar esos plazos y conseguir que por ejemplo en la campaña turística del verano de 2002 en los aeropuertos turísticos se pueda ya dar garantía del cien por cien en la inspección del equipaje en bodega. Por lo tanto, si le parece a S.S., quedamos a la espera de las preguntas concretas que tenga a bien formularnos y le daremos respuesta dentro del plazo que se establezca.

El señor Otxoa, portavoz del Grupo Vasco, me ha hecho preguntas muy de detalle en relación con el aeropuerto de Vitoria y en especial me ha preguntado por la participación de AENA en las entidades que están creciendo alrededor de dicho aeropuerto. AENA ha tenido en el pasado algunas iniciativas de participación en esas entidades, pero la posición actual es que ese no es un camino acertado para AENA. Nosotros, como ente con vocación de gestión integral de una red de aeropuertos muy diversa, no debemos entrar a participar en iniciativas locales encaminadas al desarrollo de determinadas actividades dentro de ciertos aeropuertos, por la sencilla razón de que eso empezaría a crear problemas y conflictos de intereses entre unos aeropuertos y otros y

sería entonces muy difícil mantener un principio de equidad y de armonía en toda nuestra red. Por tanto, nuestra voluntad es no estar en ninguna de esas instituciones como partícipes directos. Eso sí, tenemos que encontrar fórmulas de colaboración en aquellos lugares donde se establezcan plataformas de apoyo a determinados aeropuertos, así como vías de entendimiento y de colaboración con esas iniciativas en aquello que podamos nosotros aportar, pero no ser parte de las mismas. Es decir, primero que exista la iniciativa privada o pública correspondiente y, a partir de ahí, de acuerdo con el convenio que se establezca, podremos intentar buscar maneras de apoyar, porque a todos nos interesa, como es natural, el desarrollo de la actividad aeroportuaria y de la actividad generadora de riqueza en torno a los aeropuertos.

Se ha referido también a una cuestión puntual: a las previsiones de inversión en el aeropuerto de Vitoria. Creo recordar que ha dado la cifra de 12 millones de euros no realizados. Considera S.S. que el no cumplimiento de ese compromiso del año 2001 se debe a que no se había tenido en cuenta la declaración de impacto ambiental y que tampoco se podrá desarrollar y que por eso en el año 2002 la cantidad es menor. Pues S.S. tiene razón. Es cierto que en el año 2001 había una previsión de iniciar las obras de ampliación de la plataforma y algunas otras en el aeropuerto de Vitoria y que han tenido que ser interrumpidas porque, a raíz de la trasposición de la directiva comunitaria correspondiente, determinadas infraestructuras aeroportuarias que antes no requerían la declaración de impacto ambiental ahora sí pueden requerirla y por lo tanto es necesario hacer una consulta previa. Hemos interrumpido el proceso de ejecución, estamos en esa fase, y creo que lo que está haciendo AENA, aunque eso resulte en algunos casos un perjuicio para ella, es cumplir escrupulosamente con la legalidad.

Me ha preguntado también S.S. sobre cuál es la política de AENA en relación con la subcontratación de servicios concesionales. No sé exactamente qué es lo que hay en el transfondo de su pregunta y, aunque usted me lo explicara, señoría, yo no podría en este momento darle una respuesta. Lo que sí le puedo decir es que en principio, cuando nosotros establecemos una concesión, esperamos que aquel que se presenta a la misma sea el que la ejecute, como es lógico. Otra cosa es que el contrato de concesión contemple la posibilidad de que determinados servicios para el cumplimiento de esa concesión puedan ser subcontratados o no. Eso deberá estar regulado en el pliego correspondiente.

En relación con la intervención de la portavoz del Grupo Popular, me gustaría destacar algunas de las cosas que ha dicho, ya que me parecen especialmente importantes para cerrar este debate y quizás para decir algunas cosas que no he tenido ocasión de decir y que por supuesto comparto plenamente con su señoría. Es verdad que AENA ofrece ahora mismo una política de

búsqueda del desarrollo de nuestro sistema aeroportuario que fomenta la integración de todo el territorio. Eso es así, y es una vocación que este Gobierno piensa mantener como en repetidas ocasiones ha dicho el ministro de Fomento. La vocación de mantener AENA como la explotación en red integral del sistema aeroportuario español es absolutamente determinada y, por tanto, quedan fuera de toda duda las posibles hipótesis de una privatización o de una disgregación de la red aeroportuaria. Efectivamente, este Gobierno y AENA comparten la importancia que tiene la red aeroportuaria en la vertebración del Estado. En algunos casos ha sido especialmente importante puesto que ha sido el único transporte público eficaz para lograr la comunicación; no tengo más que recordar la diversidad de nuestra geografía y la naturaleza archipelágica de nuestro país. Gracias a Dios, si se ha conseguido mantener una cierta cohesión y un desarrollo armónico ha sido en gran medida debido a la vocación integradora que AENA ha mantenido.

Con estas palabras, señor presidente, doy por concluidas mis respuestas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Muchas gracias, señor Argüelles.

Con esto concluye la comparecencia del director general del Ente Público AENA.

— **DEL PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA (SASEMAR) (LÓPEZ-SORS GONZÁLEZ) A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA (Número de expediente 212/000704)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): A continuación, comparece el señor presidente de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar), don José Luis López-Sors González. Para que inicie su comparecencia con una breve intervención, tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA (SASEMAR)** (López-Sors González): Señorías, el presupuesto de la Sociedad de Salvamento Marítimo para el año 2002 se compone de unas partidas que son, a grandes rasgos, muy importantes. El presupuesto de gasto corriente sube a 9.668 millones de pesetas —58 millones de euros—, lo que supone un incremento con relación al año 2001 de un 10 por ciento. Por sí mismo es importante aun cuando, como saben SS.SS., tenemos un déficit que no llega a ser cubierto con este incremento. En cuanto al presupuesto de inversiones, el incremento entre el año 2001 y el año 2002 es de un 75 por ciento; pasamos a un presupuesto de 3.000 millones de pesetas, que es una cifra llamativa,

aunque en principio tampoco cubra todos nuestros deseos. Por tanto, hay dos grandes partidas: presupuesto de gasto corriente, con un incremento del 10 por ciento, y presupuesto de inversiones, con un incremento del 75 por ciento.

Los gastos previstos para el año 2002 requieren una aportación de 7.282 millones de pesetas. El resto hasta completar la cifra total, es decir un 25 por ciento, provendrá de los ingresos propios de la sociedad, como consecuencia básicamente de las actividades del centro de formación de Jovellanos, que es el centro de formación de la gente del mar en España por excelencia y es centro modelo dentro de Europa. Esto permite que tenga una serie de actividades ajenas a necesidades propias de la sociedad, que permiten ingresar un 25 por ciento del presupuesto de gastos de la sociedad.

Las demás partidas las tienen ustedes. Los gastos de personal son 13 millones de euros. El coste de gestión de embarcaciones es de 12 millones de euros y supone la explotación de las 40 unidades que estaban previstas en el plan, de las cuales contamos ahora mismo con 35 unidades y nos faltan cinco por recibir, que las recibiremos el primer trimestre del año. También se incluyen el coste de explotación de los remolcadores, que son 9 millones de euros y 14 unidades; los gastos de gestión de la flota de helicópteros, que son cinco, y otros gastos menores como los limpiamares, un convenio con la Cruz Roja y la asistencia a la lucha contra la contaminación, que es una cantidad pequeña pero tras la cual existe un convenio de colaboración con dos empresas punteras en el sector, Tecnosub y una inglesa que se llama OSRL, que nos permitirá, con un gasto módico —son 0,6 millones de euros— estar en condiciones de dar un servicio con carácter inmediato. Estas son en principio las grandes partidas de los presupuestos.

Quiero establecer algunas comparaciones. Por ejemplo, en el cuatrienio de 1994-1997 comenzábamos con 14 centros; de coordinación de servicios de salvamento y ahora mismo tenemos 21. Teníamos 18 embarcaciones y cuando termine este plan tendremos 40. Teníamos 11 remolcadores, bien es cierto que todos eran de exclusividad; ahora tenemos 14, cinco de exclusividad y nueve de disponibilidad. Los nueve helicópteros se mantienen. El presupuesto total de gastos corrientes era de 7.700 millones; pasamos a 8.800 en el año 2001 y a 9.668 en el año 2002, es decir, el incremento del 10 por ciento del que se hablaba antes.

En el presupuesto de inversiones el incremento nos permite llegar a 3.000 millones frente a 1.712 que teníamos en el año 2001, lo que supone el 75 por ciento. Bien es verdad que si el incremento lo manejamos sobre el año 2000, que eran 1.200 millones, estamos teniendo unos incrementos de inversión en los tres últimos años espectaculares en porcentajes; nunca suficientes pero sí espectaculares. El número de emergencias que se han atendido ha venido creciendo enormemente.

En el año 1995, por ejemplo, tuvimos 2.349 emergencias y en el año 2000 hemos cubierto 4.147 emergencias. No se puede decir que esto sea consecuencia de que la flota y la navegación de la misma sea cada vez peor, más conflictiva, sino que quizá tenga bastante que ver con el número de centros que tenemos, con la sensibilidad que va teniendo el sector, que somos capaces de llegar a más sitios y, por lo tanto, estamos en condiciones de prestar un servicio que antes no podíamos ni soñar prestarlo.

El otro cuadro que quisiera comentar un poco con ustedes compara desde el año 1995 al 2002. En cuanto a la cifra no de gastos, sino de subvención prevista en el plan general, los presupuestos generales suponen un incremento de 433 millones de pesetas. Con estos 433 millones de pesetas de más en la subvención del plan general estamos dando un servicio mucho mayor, con un gran incremento en lanchas y en centros, como les decía antes: pasamos de 18 embarcaciones a 40 y de 14 centros a 23. Por tanto, estamos dando mucho más servicio y eso evidentemente se traduce en el incremento de asistencias o emergencias, que es nada menos que del 76 por ciento.

Como hechos relevantes quisiera citar —y ya no les aburro más— algunas cosas muy interesantes. Además de los aspectos reales y concretos que se ven, las actuaciones físicas, hemos mejorado el marco de coordinación en la navegación entre España y sus países limítrofes. Por ejemplo, hemos consolidado un plan con las autoridades francesas para el golfo de Vizcaya y otro para el golfo de León; hemos celebrado unas jornadas de salvamento en La Coruña con asistencia de gentes de distintos países y organizaciones nacionales y extranjeras; hemos tenido el 18 de junio pasado unas jornadas de seguridad marítima en Algeciras a las que asistieron oficiales y capitanes de los buques marroquíes de la operación Paso del Estrecho y también de las redes portuguesas. Estamos tratando de gastar parte del presupuesto, sobre todo nuestros esfuerzos, en que los países limítrofes adquieran una formación en paralelo y acorde con la nuestra, porque por el dispositivo de la operación Paso del Estrecho, por ejemplo, pasan 85.000 barcos todos los años. Nuestros sólo son unos cuantos, pero no todos, y por eso nos interesa que las tripulaciones de otros países, por lo menos nuestros vecinos, estén familiarizadas con los procedimientos que nosotros usamos.

También hemos mejorado —eso sí que es claramente seguridad marítima— los helicópteros de salvamento que ya teníamos. Siendo el mismo número los hemos dotado de un servicio estacionario automático y una cámara de visión de infrarrojos, con lo cual los helicópteros serán capaces de, sin alterar su posición, hacer el rescate y al mismo tiempo podrán trabajar no solamente con luz diurna sino también durante la noche. Muchas veces en los rescates se nos echa la noche encima y en el pasado tuvimos que abandonar alguno por falta de visibilidad. Esta mejora puede

suponer conseguir el éxito del rescate y no perder la oportunidad.

Un aspecto también importante que debemos comentar, porque es un reto que tenemos y que no hemos sabido o podido arreglar, es la marina de recreo, que gracias a Dios, como la sociedad va bien, se está incrementando enormemente todos los años. Tenemos una flota de bandera española de 235.000 embarcaciones de recreo, más todas las unidades de banderas extranjera que pasan temporadas largas o cortas en las costas españolas. El 56 por ciento de las emergencias que atiende la sociedad están provocadas por barcos de recreo, lo cual es importantísimo. Desde hace unos años venimos haciendo unas campañas de prevención para los usuarios de la náutica de recreo. Sucesivamente hemos ido mejorando —ya el año pasado y este año también— estas campañas. ¿Cómo? La campaña era un hecho aislado que nos permitía estar en los medios de comunicación para que pudieran ir hablando de nosotros a lo largo de la temporada de verano. Ya el año pasado habíamos hecho un ejercicio de puertas abiertas en mitad del verano enseñando a la prensa nuestra instalaciones, nuestras lanchas, nuestro helicóptero, de forma que en un mes de vacío periodístico pudiera aparecer nuestra información en los medios. Este año hemos hecho una cosa más. Por una parte, hemos intercalado un ejercicio de salvamento con clubes náuticos y sus socios, y con los niños y los chicos hemos hecho este ejercicio de salvamento. Les hemos hecho partícipes de la seguridad marítima, del concepto de seguridad y de cómo actuamos nosotros al salvarles y cómo deben actuar ellos preventivamente para que el hecho no suceda y, por tanto, no tengamos que salvarles. Creo que es muy importante, porque las estadísticas y las organizaciones marítimas internacionales dicen que el 80 por ciento de los accidentes se provocan por fallos humanos. Por tanto, tenemos que actuar en ese 80 por ciento.

Hemos hecho una cosa más este año. Hemos adelantado la presentación de la campaña a los primeros días del mes de junio para estar más tiempo en los medios. Los folletos de información se han editado en todos los idiomas españoles: catalán, valenciano, vasco, gallego y castellano. También se han editado en inglés, francés y alemán. Se han repartido por todas las capitanías marítimas, todos los clubes y todos los centros, con el cual tratamos de llegar a todo el mundo para que nadie por dificultad en el idioma pueda quedarse atrás.

Sin embargo no hemos tenido éxito o yo por lo menos no me siento tranquilo. De las emergencias que hemos tenido en cuanto a buques se refiere en el año 2000 el 58 por ciento, 1.190, eran provocadas por barcos de recreo. Muchos de ellos se habían quedado sin gasolina, por ejemplo, o cosas de este tipo y hubo muchos rescatados. Pero en el año 2001 hemos tenido 1.289, el 59 por ciento. Por tanto, pese a todo el esfuerzo que estamos haciendo, el sector recreo nos obliga a

estar durante un período de tiempo muy corto con el máximo de medios, de vigilancia y de dedicación de nuestra gente.

Otro sector que a mí me preocupa también muchísimo es el de la siniestralidad de los pesqueros. El invierno pasado, mi primer invierno al frente de la dirección general, fue durísimo. La verdad es que me daba la sensación de que no se terminaba nunca. En el año 2000 hemos tenido 496 incidentes, un 24 por ciento del total, y en el año 2001, con ser durísimo, tuvimos 478 emergencias de pesqueros, el 22 por ciento. En cambio, el porcentaje de mercantes ha subido un poco, del 10 por ciento en el año 2000 ha pasado al 12 por ciento.

En cuanto a las personas involucradas es una satisfacción decir, por una parte, que en las emergencias en el año 2000 salieron ilesos 1.377 y 4.036 asistidas y en el año 2001 tuvimos 2.200 ilesas y 4.654 asistidas.

Lo terrible es que en el año 2000 los muertos fueron 149 y en el año 2001 fueron 153, y los desaparecidos 45 y 77 respectivamente. Por tanto, claro que tenemos que seguir actuando, claro que tenemos que seguir mejorando, claro que necesitamos más medios y más dedicación por nuestra parte.

No quisiera terminar —ya lo estoy haciendo prácticamente— sin hacer una mención especial a las pateras. Es un tema que nos preocupa enormemente y que está evolucionando continuamente de una forma impresionante. Basten algunas cifras. Por ejemplo, en el año 2000 tuvimos 79 emergencias con pateras, lo que supuso 978 rescates y 33 fallecidos; en el año 2001 hemos tenido 91 emergencias, un 15 por ciento de incremento, con 1.917 rescatados, un 96 por ciento de incremento y con 32 fallecidos, uno menos. Esto no es ningún éxito por nuestra parte. No quiero decir que el éxito esté en que hemos rescatado más gente y con un incremento espectacular, sino que se debe al hecho de que las pateras cada vez son más grandes, están más preparadas, cada vez vienen con más gente y es un problema real de nuestro país. Lo único que podemos hacer es recargar nuestro trabajo con esta asistencia e intentar dar un servicio.

Señorías, estoy a su disposición para lo que quieran.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor López-Sors, me parece que el Grupo Parlamentario Socialista ha sido el único que ha solicitado su comparecencia en la condición de presidente de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo. Ello pone de manifiesto el interés que este grupo parlamentario ha expresado y materializado siempre en temas de salvamento marítimo, de salvamento de la vida en la mar y en la lucha contra la contaminación. Entendamos que usted reúne la condición de director general de Marina Mercante y la de

presidente de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, por la que los planteamientos que le vamos a hacer, caigan en el terreno que caigan, los tendrá que responder la misma persona. Luego nosotros queremos ver su comparecencia en esa doble función.

Un país como el nuestro con tantos puertos de interés general, con un flujo excepcionalmente importante en nuestras aguas de embarcaciones de toda índole, con puntos neurálgicos como Finisterre, el Estrecho o las rutas por las cuales circulan los barcos en las proximidades de los archipiélagos, las características de nuestro litoral, las industrias situadas en él, todo ello configura unas potenciales situaciones de equilibrio o de ciertas inestabilidades que hay que tener presentes. Incluso la proximidad con el área del Magreb, en lo que se refiere a algunos puntos del litoral andaluz o de la Comunidad canaria, como usted ha expresado, pone de manifiesto que el salvamento marítimo en nuestro país tiene que ser objeto de una sensibilidad especial por parte de la Administración española y por parte de las Cortes Generales. Desde esa perspectiva, nos hubiese gustado que su comparecencia para explicar los contenidos presupuestarios de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo se produjese con posterioridad a una presentación en las Cortes Generales de lo que creo que es el quinto Plan Nacional de Salvamento Marítimo. Ha habido cuatro planes anteriores. El último, me parece recordar, se aprobó el 16 de enero de 1998, con una vigencia de cuatro años (1998, 1999, 2000 y 2001) y que termina a finales de este año. Tenemos la desagradable experiencia parlamentaria, la desagradable experiencia democrática de que por deseo expreso del anterior director general de Marina Mercante, don Fernando Casas, se publicó el plan nacional en el boletín como orden ministerial sin que previamente hubiesen sido informadas las Cortes Generales. No es preceptivo este trámite, pero desde el punto de vista democrático, sí. No deben dar las Cortes Generales la aprobación formal de un plan que entra en el ámbito competencial del Gobierno, pero sí es muy deseable que se informe a las Cortes y se oiga a los grupos parlamentarios pues quizá podamos añadir planteamientos positivos que si la Administración lo estima oportuno se podrían incorporar al plan nacional y, en consecuencia, sería un plan consensuado que tendría un apoyo social que no tuvo el anterior por cuanto no experimentó ese trámite. A nosotros nos hubiese gustado que este nuevo Plan Nacional de Salvamento Marítimo, que ha de ser previo a los contenidos a los que usted se ha estado refiriendo desde el punto de vista presupuestario, hubiera sido presentado en las Cortes Generales, pero no ha ocurrido, esperemos que ocurra y que podamos complementarlo. Por eso le queremos hacer algunas reflexiones.

Señor López-Sors, el Gobierno español ha suscrito muchos convenios internacionales. Sobre el Convenio SOLAS hemos hablado aquí en diversas ocasiones y

también sobre otro tipo de convenios, pero las circunstancias internacionales de los dos últimos meses nos llevan a pensar que el convenio internacional suscrito por el Reino de España, me parece recordar que en el año 1988, para la supresión de actos ilícitos contra la seguridad en la navegación marítima, creo que las siglas son SUA, es un convenio que —y España es parte contratante del mismo— recoge una serie de medidas vinculadas a la seguridad que han de adoptarse en los puertos y a bordo de los buques y también en lo que se refiere a preparación y cualificación del personal. Todo ello podría asimilarse a los convenios internacionales que en materia de seguridad aeroportuaria y seguridad en navegación aérea tiene suscrito el Reino de España.

El convenio internacional para la supresión de actos ilícitos contra la seguridad en la navegación marítima ha de impulsarse a toda velocidad en el Reino de España, ya que se ha hecho muy poco desde 1988 hasta el día de hoy. Nosotros tenemos muy claro que hay que dotar a los puertos de un equipamiento en lo que a detección de materiales peligrosos o potencialmente peligrosos se refiere en todo tipo de bultos que se embarquen, por ejemplo, en cruceros turísticos. No se debe volver la espalda a una realidad y no descubrimos nada. Los grandes buques modernos que transportan a miles de pasajeros y a miles de personas enroladas a bordo en las distintas actividades presentan un riesgo potencial. Nuestros puertos, el de Barcelona, el de Algeciras, el de Málaga, el de La Coruña y los puertos canarios que reciben cruceros de estas características, tienen que ofertar a los pasajeros y a las compañías transportistas el mayor grado de seguridad posible. A nosotros nos parece que en el proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado de 2002, impulsado por la Dirección General de Marina Mercante, no vienen las consignaciones presupuestarias adecuadas que en importantes cuantías se deberían recoger para atender los cumplimientos derivados de ese convenio internacional. Por ello no entendemos que se hable de una inversión en el que se denomina, pero es inexistente, plan de infraestructuras, porque no ha sido aprobado por las Cortes Generales aunque en la propaganda del régimen sí se utiliza con mucha profusión, de un billón de pesetas en los próximos siete años en los puertos. Me parece que hasta ahora no se ha invertido en seguridad ni el 0,1 por ciento de ese billón de pesetas. Las circunstancias actuales nos ponen de manifiesto que es preciso avanzar en ese sentido.

En segundo lugar, nos preocupa la situación de la sociedad REMASA, de la que no se habla nunca en ningún foro de las Cortes Generales —este veterano parlamentario no recuerda ni siquiera preguntas procedentes de ningún parlamentario—, pero que es una empresa de titularidad pública al cien por cien participada por la sociedad estatal de Salvamento Marítimo. Es una sociedad que tiene embarcaciones dedicadas al

salvamento y que presta servicio a la sociedad estatal. Nosotros le vamos a pedir que —no ahora, sino en cuanto pueda— nos remita los datos siguientes: primero, ¿cuántas embarcaciones ha adquirido REMASA? No recuerdo ahora mismo el número de metros de eslora, pero son unos 25 ó 30 metros. ¿Cuál ha sido el precio unitario de cada una de ellas? Estoy hablando de las embarcaciones Salvamar Tenerife, Salvamar Vigo, es decir, las que llevan esa nomenclatura. ¿Existe alguna peritación encargada por Sasemar que se refiera a cuál debería haber sido el precio de estas unidades? Si existe esa peritación le pedimos el informe de los peritos vinculado a las características de las embarcaciones, así como los precios con los que evaluaban las embarcaciones y los precios que se han pagado, porque tenemos la preocupación —no la afirmación, sino la preocupación— de que se han pagado unos precios muy superiores a las valoraciones de los mismos. Le queremos pedir que nos diga dónde se han construido, en qué astilleros y copia de los contratos firmados. ¿Qué cantidades se han comprometido en la operación? ¿Cuántas se han pagado? ¿Cuántas horas de operación efectiva han realizado estas unidades desde su entrega y con qué tripulación cuentan? Breve descripción de la capacidad operativa de estas unidades con referencia a las competencias de Sasemar. Explicación global del papel de todas estas embarcaciones, sobre las que usted ha dicho que habían crecido en un número muy elevado.

Nosotros creemos que la sociedad estatal se ha empobrecido, al contrario de lo que usted dice. Nosotros creemos que el vigente Plan nacional de salvamento incorpora como elementos auxiliares al salvamento marítimo a los remolcadores que están en los puertos —utilizo terminología de persona no experta en esos temas—, cuya función es ayudar al atraque y al desatraque de los buques de distinto porte que llegan a nuestros puertos; embarcaciones que no reúnen los requisitos ni los equipamientos ni las características para salir a un mar de condiciones duras. Nos preocupa que continúe esa situación, tal como se refleja en el proyecto de presupuestos vinculado a Sasemar.

Podríamos formularle muchas otras preguntas pero, señor López Sors, nosotros entendemos su buena actitud como funcionario del Estado que hoy tiene otras funciones, que ha desempeñado otras y que está, consiguientemente, vinculado a estos temas, pero no creemos que esté acompañado por un auténtico compromiso político por parte del Gobierno de potenciación de la sociedad estatal de Salvamento Marítimo que está en un momento crítico; y no le hablo del problema de las pateras y de la necesidad de incrementar todos los elementos de auxilio y ayuda a la navegación ni tampoco de todo lo que se refiere a la contaminación marítima. En la bahía de Algeciras, en los últimos meses, han sido espectaculares los diferentes acontecimientos que se han producido de contaminación.

Esperamos que quizás antes de finalizar el año, por decisión propia del director general de la Marina Mercante, del subsecretario, del ministro o de quien corresponda, se nos explicarán los contenidos del nuevo Plan de salvamento marítimo. Si, tal como intuimos, los contenidos son continuistas en lo que a equipamientos de embarcaciones y de procedimientos se refiere y no recoge todo el equipamiento que se necesita en puerto, vinculado como acabo de decir a la seguridad, y en puertos tan básicos como el de Algeciras, que es una conexión con el Magreb espectacular en lo que se refiere al número de pasajeros, en su momento haremos las aportaciones que estimemos oportunas.

Estos son los planteamientos que queremos formularle en esta comparecencia.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): A esta presidencia le ha parecido que las preguntas que formulaba al señor presidente de Sasemar las tiene por escrito. Si es así, le rogaría que las hiciera llegar a la presidencia para que las trasladara al señor López Sors al objeto de que posteriormente las pudiera contestar, por si no ha tenido tiempo de tomar nota de todas. Creo que es un método operativo y bueno para la comparecencia.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Bueno Fernández.

El señor **BUENO FERNÁNDEZ**: Bienvenido, señor presidente de Sasemar.

Después de la exposición que ha hecho, y después de ver los presupuestos, yo estaba satisfecho. No voy a decir que voy a modificar mi criterio por la intervención del portavoz del Grupo Socialista; está claro que no, porque cuando se ha aumentado el presupuesto de gasto un 10 por ciento y el de inversiones un 75 por ciento respecto al anterior ejercicio, debemos tener en cuenta que el esfuerzo ha sido importante. Si además partimos —al compás de la intervención del señor Segura— de que todo es poco, quiero decir que este portavoz tiene la impresión de que lo que se hace con lo que se tiene es mucho. Es mucho porque si nos faltan tantas cosas como aquí se ha planteado por el Grupo Socialista, tenemos que estar orgullosos de que con lo que tenemos hagamos tantas cosas y tan bien hechas. Si, a su vez, entendemos que ha habido una participación muy activa en toda clase de siniestros, vamos a llamarlos así, de emergencias en el mar y, partiendo de la base de que se concentran la mayoría de ellas, como así se ha indicado, en unas épocas muy determinadas del año, habría que pensar que en el verano, en función de las embarcaciones de recreo, tendrían que multiplicarse por diez todos los medios y el resto del año mantener una tónica más plana. Sin embargo, se mantiene el esfuerzo durante todo el año y aún cuando se comentaba que no hay más helicópteros, por ejemplo, se ha hecho un gran esfuerzo para dotarlos de

más medios y para que puedan trabajar incluso de noche.

Partimos de la base —y así se ha manifestado por el señor presidente de la entidad— de que el 80 por ciento de las emergencias se corresponden con fallos humanos. Ante esta aseveración, habría que aplaudir —y aplaudimos— todas las manifestaciones y las iniciativas que nos lleven, como se ha hecho tanto en las campañas de prevención como en los ejercicios de salvamento con clubes náuticos y capitanías, a la prevención y a la educación en este aspecto, que es donde eliminaríamos parte de las situaciones que se nos están planteando. ¿Que es deseable por parte de todos y que el interés de todos está en que todo mejore y que podamos estar a salvaguarda de cualquier situación? Indudablemente, pero tenemos que intentar por todos los medios hacer lo máximo con lo que tenemos y con lo posible. Me consta que tanto por esta presidencia como por el Gobierno y el ministerio se están haciendo todos los esfuerzos —me remito al principio— que no son, ni más ni menos, que aumentar un 75 por ciento los presupuestos de inversiones este año. En ese aspecto estamos orgullosos.

Los acuerdos llevados a cabo con otros países, como Francia y las jornadas con distintos países de la zona, nos lleva a pensar que tienen un planteamiento claro, que son conscientes de las necesidades, que están dedicados con intensidad a la solución de los problemas y que el futuro, en este ritmo de crecimiento que se ha planteado en estos presupuestos, indudablemente va a ser mucho más favorable a todo lo que pensamos, pretendemos y planteamos todos los grupos. Sí he de recalcar que se ha hecho un esfuerzo importante durante estos años por parte del ministerio y que, consecuentemente con esto, queremos felicitarle en ese aspecto por este aumento, por la dedicación, por la intensidad, por el esfuerzo y, al mismo tiempo, por la dedicación que quizá no con tantos medios como desearían está consiguiendo grandes éxitos.

Esperamos mejorar en esta línea y le deseo que el año que viene pueda presentar unos presupuestos en este sentido y poder felicitarle por sus resultados, así como por el aumento de presupuestos que todos deseamos.

Agradeciéndole su presencia, señor presidente, y deseándole que tenga un año lleno de éxitos con estos presupuestos, esperamos poder comparecer el año que viene todos, felicitarle por los resultados y alegrarnos por estos presupuestos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor López-Sors, en este momento le solicito que, en la medida de sus posibilidades, intente ser lo más breve posible, dada la hora que nos encontramos y que falta otro compareciente. A estos efectos quiero recordarle que tanto las preguntas que el señor Segura le va a formular por escrito, como las que usted piense que no tiene suficientes datos para contestar en este momento,

puede usted hacerlo en el procedimiento habitual por escrito, dirigiendo, en el plazo de 48 a 72 horas, las respuestas a la presidencia de la Comisión para que ésta las haga llegar a los peticionarios. Esto puede ayudarle a ser más preciso.

Tiene la palabra, señor López-Sors.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA (SASEMAR)** (López-Sors González): En primer lugar, quería dar las gracias al señor Bueno por esos buenos deseos, entre los cuales he tomado debida nota de que usted quiere que el año que viene pueda volver a presentar un incremento del 75 por ciento en mi plan de inversiones, que es lo que yo deseo; ojalá pueda ser así.

El señor Segura dice, y yo lo comparto, que para dedicarse a temas de salvamento hace falta tener una especial sensibilidad. Creo que usted también la tiene, señor Segura, por lo menos estamos jugando con las mismas cartas. Agradezco que haya sido el Grupo Socialista el que ha permitido que yo esté hoy explicando los planes de salvamento marítimo y, en la medida que pueda, haré lo mismo con los planes de la Dirección General de la Marina Mercante, porque en mí confluyen esos dos cargos.

Yo no tengo la culpa de que esta comparecencia se produzca antes de haber sido aprobado el Plan de salvamento marítimo. Es intención de este Gobierno, no mía —aunque mucho me temo que este año no nos dé tiempo—, que la Comisión Nacional de Salvamento, que está prevista en la Ley 27/1992 —por tanto, lleva nueve años de retraso—, al menos en su décimo aniversario esté constituida y pueda estudiar los presupuestos de salvamento. Estoy en posición de decirle que lo vamos a conseguir. No todo se puede hacer cuando se quiere, todo lleva su tiempo y muchas veces los temas son complejos, pero se está en ello. Espero de la sensibilidad del ministro y del subsecretario —a quienes trasladaré la petición— que antes de publicar el Plan nacional de salvamento tengamos ocasión de explicarlo en las Cortes Generales. La idea que tenían el ministro y el subsecretario era de explicarlo a las comunidades autónomas porque es necesario que contemos con ellas en estos temas.

Nuestra intención de que sea un plan consensuado, por lo menos participativo, es compartida. A lo mejor no conseguimos el acuerdo de todas las partes, porque habrá intereses dispares. Si queremos multiplicar el presupuesto por 1,75 todos los años, necesitamos el apoyo de las comunidades y de los grupos parlamentarios, y sería un éxito conseguirlo.

En lo que se refiere al tema de actos ilícitos, le voy a contestar por escrito. Los temas de seguridad forman una de las tres columnas importantes o piedras angulares del señor ministro de Fomento. Estamos empezando a estudiar esos temas, pero todo lo que se refiere a

puertos no me compete a mí sino a Puertos del Estado. Las inversiones necesarias para poder tener las terminales de pasajeros mucho más seguras es un tema muy complejo. Un aparato de rayos X para que puedan pasar los camiones en el túnel del canal de La Mancha no sé si cuesta cinco o seis millones de euros. No es fácil, no ya por el entorno de estos meses últimos, sino porque estamos trabajando desde hace algún tiempo en estos temas de seguridad. Sabemos que el día menos pensado nos pueden poner una bomba en un ferry que vaya a Ibiza, en el paso del Estrecho o en una golondrina de la Costa Brava, porque el daño es el mismo.

El esfuerzo de nuestros inspectores (que teóricamente en la época estival es cuando ellos debían disfrutar de sus vacaciones y renuncian a ello), dentro del contexto de la Dirección General de la Marina Mercante, hace que los terroristas que nos pueden poner una bomba —que en el fondo son unos cobardes— se vayan a ponerla a otro sitio porque les están mirando. Que tengamos a nuestros inspectores chequeando, dando instrucciones a nuestras compañías navieras (muchas de ellas muy pequeñas, como una golondrina de tres al cuarto pero que lleva doscientos pasajeros dentro), evita el daño que podríamos hacer con una bomba, porque si se hunde una golondrina se van doscientas cincuenta personas abajo, de las cuales el 50 por ciento son extranjeros. La repercusión es enorme, y es lo que muchas veces esta gente busca.

El hecho de que estemos mirando, que les demos instrucciones, que cuando termine un viaje chequeen a ver si hay alguna mochila abandonada, que puede ser una bomba para el siguiente viaje, es llevar una parte importante del trabajo hecho. Espero que Dios nos ayude y vayan saliendo los temas.

Me consta que el ministro está preocupado por los temas más importantes como los ferrys o los que atraviesan el Estrecho. Esto es un tema que compete a Puertos del Estado.

En cuanto a la empresa REMASA, no tengo datos, pero sí la conozco. Me puedo equivocar, por eso prefiero no informarle verbalmente. Lo que le puedo decir es que sí tiene embarcaciones. De las 40 embarcaciones que hablábamos, unas son de REMASA y otras de la sociedad de salvamento. REMASA no es una empresa pública, es una sociedad anónima, pero el cien por cien de su capital es de salvamento marítimo. Tiene su consejo aparte y está controlada por salvamento marítimo. Las lanchas que se han ido utilizando son unidades que parten de una serie que en sus comienzos era un diseño noruego. Yo pregunté a los patronos y están muy contentos con ella porque es una lancha marinera muy operativa que se comporta estupendamente cuando hay mala mar. Me gustaría que llegáramos a tener nuestro propio diseño de embarcación. Estamos actuando como marina mercante en los proyectos de hermanamiento con países que han solicitado su adhesión a la Comunidad Europea.

Hemos presentado unos proyectos y nos hemos llevado una parte importante de Polonia. Evidentemente, esto tiene un efecto multiplicador muy importante. Nosotros podemos ayudar a esa gente a organizar su esquema, su organización marítima, lo cual es importante por sí mismo. Pero es más importante que, con el tiempo, nuestras aportaciones a la Comunidad Europea puedan retornar a las empresas de España por la vía de vender equipamiento a esos países. Por lo tanto es muy importante que el equipamiento que tengamos sea español, que nuestras torres, sus mecanismos y equipamientos sean españoles y que las lanchas sean españolas. Le contestaré a todo esto con detalle.

Le agradezco muchísimo la buena actitud que usted dice que tenemos porque me parece que es así. Mi compromiso político es el que es, y eso no quiere decir nada porque lo que nos interesa es que el salvamento marítimo y la seguridad en marina mercante vayan adelante y que cada vez, entre unos y otros, seamos capaces de hacer mejor las cosas.

Ha mencionado usted una cosa relativa a la bahía de Algeciras que a mí también me preocupa enormemente porque me siento bastante impotente con esa situación. La bahía de Algeciras es cerrada y tiene un polígono industrial y una refinería muy importantes en el fondo de la bahía que alguien puso ahí. Si analizamos lo que esos bienes industriales aportan a la vida de Algeciras a lo mejor nos quedábamos asombrados porque es muy importante. Probablemente, el 95 por ciento, por no decir el cien por cien, de la actividad económica de esa gente y de esas tierras proviene de ese polígono industrial, de ese entorno y de la refinería. Si se hubiese hecho la terminal de la refinería, por ejemplo, al otro lado de Gibraltar, quizás tendríamos menos contaminaciones. Al menos, cien barcos —que son los que contaminan— al año no tendrían que entrar en la bahía y volver a salir. Las operaciones de carga y descarga se harían en mar abierto y no cerrado, etcétera.

Independientemente de todo eso, hay que contemplar que Gibraltar tiene como una de sus actividades económicas más importantes el avituallamiento de barcos que se hace, en cierta medida en aguas que dice Gibraltar que son suyas, y, en menor medida, en aguas españolas. Evidentemente el avituallamiento, por mucho cuidado que se ponga, siempre tiene el riesgo de que haya pérdidas que van al agua.

Quiero explicarle que mi política concreta de actuación, en cuanto a temas de contaminación, ha sido así desde que yo aparecí en la dirección general. Los expedientes sancionadores de 500.000 pesetas se han transformado en expedientes sancionadores de 25 millones. Desde la pérdida que hubo en julio en la terminal de REPSOL, al lado de Salou, en Tarragona, además de ese expediente sancionador de 25 millones se abre un depósito para cubrir gastos de limpieza que se exige al barco. Si no lo cumple el barco no sale. Este barco de Salou echó un pulso con la dirección general, estuvo

cinco días sin salir y, al final, depositó el aval de los 25 millones y los otros 25 millones de pesetas.

La sociedad de salvamento ha invertido en Algeciras durante los meses de julio, agosto y septiembre 115 millones de pesetas en gastos de vigilancia y de limpieza de manchas en el agua. Desarrollamos tareas de vigilancia como son sacar el helicóptero permanentemente o tener tres embarcaciones, un remolcador más una lancha de limpieza. Sinceramente, no es justo que, ante una actividad económica portuaria que se desarrolla en esa zona, de ese calibre, tengamos que soportar este gasto tan enorme a cargo de los presupuestos del Estado.

Ayer tuve una reunión con el capitán marítimo de Algeciras, gente de nuestra dirección general y dos responsables de CEPSA porque quiero soluciones concretas. Soy capaz, si es preciso, de obligar a que todos los barcos se rodeen por una barrera o se exija que haya una lancha de CEPSA. En el peor de los casos, ¿a dónde nos podría llevar eso? Nos podría llevar a que esa actividad económica, en vez de realizarse en aguas españolas, se realizara en aguas que Gibraltar dice que son suyas. Hasta ahora todavía puedo controlar algo, pero a partir de que se exijan demasiadas cosas dejo de controlar todo y entonces nos quejaremos de lo que Gibraltar hace o deja de hacer. Pero, evidentemente, no podremos conseguir nada.

El tema es difícil y delicado. Dándole toda la importancia que hay que darle, creo que es distinto a que haya una contaminación grande o que haya vertidos de petroleros o bien que los petroleros cuando pasen por donde pasen suelten toda la morralla que llevan. Ahí es dónde nosotros tenemos que actuar. También estamos intentando hacerlo en algo que tiene que ser efectivo, pero que, lamentablemente, no es a corto plazo, y es firmar un acuerdo con INDRA para que desde Maspalomas consigamos desarrollar un programa de un satélite que nos permita conocer en tiempo real dónde se está haciendo un vertido. Si me dicen dónde se está haciendo un vertido y puedo mandar un avión y tomo dato del vertido podré organizar expediente sancionador apropiado y, por la vía de la represión, conseguiré que vayan a hacer un vertido a otro lado y que a nosotros nos dejen tranquilos. Creo que esta es la vía.

Hasta ahora yo lo que podía hacer era una denuncia francesa en un barco que está teniendo un vertido a 180 millas al norte de Estaca de Bares, y como sé que el barco va a El Cairo espero a que pase por el Estrecho, le invito a entrar en Algeciras y se niega, lo cual es perfectamente lógico. A continuación le digo que voy a mandarle dos inspectores a bordo y me indica que lo haga pensando que esto no iba a ocurrir. Mandé a los inspectores en un helicóptero, bajaron al barco, tomaron muestras de todos los tanques y les di las gracias. A los diez días aparecieron en toda la cornisa, desde Estaca de Bares hasta La Coruña pelotitas de contaminación ya batida. Tomé muestras que se analizaron en el

CEDEX y resultó que era el mismo producto. Denuncié a Francia y cuando el barco regresó a Francia, se le metió un paquete.

Eso supone mucho trabajo y conlleva muchos riesgos, porque esos dos inspectores y otro más se metieron en la cubierta del Castor, que tenía una abertura de 26 metros y estaba cargado, con lo que era una bomba que podía haber explotado en cualquier momento. Otro inspector más de seguridad marítima de la capitanía de La Coruña aceptó ir a bordo de un barco que ya se había partido en dos, en el que ya habíamos hundido la proa y la popa se hundió al día siguiente. En este caso lo único que pude hacer es darle una medalla al mérito civil.

Creo que la marina mercante será algo si nosotros somos algo. La calidad total la conseguiremos a base del sumatorio de las calidades individuales de cada uno de nosotros. Con mucha ilusión y empatía entre unos y otros tiraremos hacia delante y haremos cosas importantes, pero, evidentemente, también necesitamos unos presupuestos que nos ayuden a ello. La gente solicita el satélite, pero muchas veces hay contaminaciones que son, por ejemplo, de cuarenta litros, con lo cual el satélite no sirve para nada.

Estoy a su disposición, ahora y en cualquier momento. Mañana tengo una comparecencia en el Senado, donde hablaré de marina mercante y de salvamento marítimo, no desde el punto de vista de los presupuestos, sino desde la perspectiva de política general.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Despedimos al presidente de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima. Muchas gracias.

— **DEL PRESIDENTE DE ENAUSA (ORTÍ BORDÁS) A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (Número de expediente 212/000642) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA (Número de expediente 212/000707)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señorías, pasamos a la comparecencia del presidente de Enausa, don José Miguel Ortí Bordás, al que le damos la bienvenida a la Comisión y la palabra para que exponga brevemente lo que considere oportuno.

El señor **PRESIDENTE DE ENAUSA** (Ortí Bordás): Señorías, debo empezar por decir que la Empresa Nacional de Autopistas tiene tres características singulares que son, pienso yo, las que determinan nuestras relaciones con los presupuestos del Estado. Es una empresa pública, es una sociedad anónima y es uno de los instrumentos del Ministerio de Fomento para hacer, en palabras recientes del propio ministro señor Álvarez-Cascos: política anticíclica, porque los entes públicos tienen capacidad de generar recursos propios

con ingresos y con su capacidad de endeudamiento. Es empresa pública porque la totalidad de su capital es propiedad del Estado, actualmente a través de la SEPI. Asimismo la totalidad del capital de cada una de sus concesionarias es propiedad de ENA, excepto en el caso de Audenasa, en la que el 50 por ciento del capital es propiedad del Gobierno de Navarra. Por este carácter público la Empresa Nacional de Autopistas tiene como principal objetivo marcado por su accionista el de desarrollar y gestionar la política que en cada momento establezca el Gobierno en materia de autopistas, y es la titularidad pública de su capital la que determina que deba consolidar sus cuentas cada año en los presupuestos, pero ello no significa que reciba aportaciones de dinero público a través de los mismos; muy al contrario, la Empresa Nacional de Autopistas no recibe aportaciones públicas, ya lo dije el pasado año, de ningún tipo o cuantía, financiándose autónomamente desde 1998 en los mercados de capitales nacionales y extranjeros, para lo que, evidentemente, ha de ofrecer solvencia y garantías de disponer de capacidad suficiente para devolver el endeudamiento contraído, que sólo podrá hacer a través de los ingresos que genere por peaje. Puedo señalar que en la actualidad la calificación otorgada a la Empresa Nacional de Autopistas por las agencias de *rating* es similar a la del Reino de España. Es sociedad anónima y lo es con todas sus consecuencias, ello le confiere esa característica de autonomía que antes señalaba y que le permite colaborar directamente a la obtención de los principales objetivos de la política económica del Gobierno en esta materia, pero también, por ser sociedad anónima, ha de utilizar sus reglas y estrategias procurando obtener la rentabilidad razonable a sus inversiones para poder competir con éxito en su propio segmento de actividad.

Para disponer de una valoración más exacta de lo que significa la liberación de recursos públicos que se alcanza con este instrumento que es la Empresa Nacional de Autopistas quiero significar ante SS.SS. que el endeudamiento del conjunto de sus concesionarias se sitúa a final de septiembre de este año en los 201.793,3 millones de pesetas, de los cuales el 64 por ciento corresponde a Audenasa. Este endeudamiento es consecuencia de las inversiones realizadas que alcanzan a fecha de 31 de agosto pasado un total de 389.681 millones de pesetas y que habrá de saldarlo, junto con los correspondientes intereses, naturalmente, con los recursos que genere el peaje, que el pasado año alcanzaron para todas las concesiones del grupo la cantidad de 21.859 millones de pesetas.

En la actualidad la Empresa Nacional de Autopistas agrupa a cuatro concesionarias: Audasa, que ostenta la concesión estatal de la autopista del Atlántico; Aucalsa, que explota la concesión estatal de la autopista asturleonera; Audenasa, que desarrolla la concesión autonómica de la autopista de Navarra; Autoestradas de Gali-

cia, que ostenta la concesión autonómica de la autopista A-55, A Coruña-Carballo, y A-57, del Valmiñor y, además, la Empresa Nacional de Autopistas participa en otras concesionarias.

Como ya he comentado, los ingresos de las empresas concesionarias de ENA provienen del peaje y éstos, a su vez, dependen de las tarifas aplicadas en cada concesión. Con las sucesivas decisiones del Gobierno en los últimos años, la media del peaje en España para los vehículos ligeros se ha situado en las 11,9 pesetas por kilómetro, mientras que las concesionarias de ENA tienen los siguientes precios medios por kilómetro: Audasa, 8,7 pesetas, un 23 por ciento por debajo de la media española; Audenasa, 10,7 pesetas por kilómetro; Autoestradas, 6,7 pesetas por kilómetro y Aucalsa, 14,2 pesetas. Como resumen, subrayo que el nivel tarifario de nuestro grupo es extraordinariamente competitivo, de tal forma que de las quince concesionarias que explotan autopistas de peaje en España, trece tienen precios más elevados que Audasa y solamente Autoestradas es más barata.

Permítanme, señorías, que dedique unos breves momentos a una cuestión que para nosotros es de enorme importancia. Esta cuestión es la de la propia naturaleza del contrato concesional. No voy a extenderme en absoluto en esta cuestión, pero sí deseo significar que cada concesión de una autopista de peaje es, en primer lugar, un contrato que, de acuerdo con las normas de un Estado de derecho, debe ser respetado en cualquier circunstancia. Es un contrato en virtud del cual una empresa gestiona por tiempo cierto y a su riesgo y ventura el servicio concedido por la Administración. Por tanto la concesionaria durante el lapso temporal que ampara el contrato deberá hacer frente a las pérdidas que puedan producirse y será beneficiaria de los excedentes que se alcancen por la gestión de la concesión. A su vez, el servicio objeto de una concesión constituye una actividad propia del Estado que la concesionaria gestiona en su nombre y temporalmente, siempre claro está bajo la inspección y vigilancia de la administración competente.

Dicho esto, quisiera añadir, señorías, que una de nuestras preocupaciones básicas en los actuales momentos es precisamente la que hace referencia a la seguridad, y si bien es patente que la seguridad que ofrecen las autopistas de peaje es en general elevada, ello no debe ser obstáculo para estar constantemente poniendo en marcha iniciativas nuevas dirigidas a incrementarla. Esto es lo que estamos haciendo en nuestro grupo y a mí me complace especialmente ponerlo de relieve en esta comparecencia.

La Empresa Nacional de Autopistas ha intensificado las labores de mantenimiento de sus instalaciones, de los firmes y muy especialmente de la totalidad de los túneles y obras singulares de todas sus concesiones estando desarrollando en la actualidad una minuciosa auscultación de las condiciones operativas de todos los

túneles para de esta manera poder acometer posteriormente las mejoras que resulten necesarias. Todas las medidas que podamos tomar, y les aseguro que tomamos todas las que se encuentran a nuestro alcance, no serán suficientes si simultáneamente no se produce una verdadera concienciación por parte de los conductores en cuanto a respeto de los límites de velocidad y a un más estricto cumplimiento de la legislación vigente relativa al consumo de alcohol, al uso de móviles, etcétera.

Quisiera pasar concretamente a las inversiones de la Empresa Nacional de Autopistas para 2002 exponiendo aquellas que tiene en marcha actualmente nuestro grupo, especialmente en Galicia, y digo que especialmente en Galicia porque es allí donde, como saben bien SS.SS., se concentra el grueso de las mismas. Pues bien, nuestra política de inversiones es muy sencilla y gira en torno a tres grandes ejes, primero, el de finalizar los tramos pendientes de la autopista del Atlántico, que son los del intercambiador de Rebullón-frontera portuguesa y los de Fene-Ferrol; segundo, mantener y mejorar las autopistas en explotación con actuaciones dirigidas a garantizar la máxima seguridad del usuario y la progresiva implantación de nuevas tecnologías; tercero, participar en los concursos de nuevas autopistas que convoque el Ministerio de Fomento, así como en actividades anexas relacionadas con nuestro objetivo principal.

Para el conjunto de nuestro grupo está previsto realizar una inversión durante el ejercicio 2002 de 17.890 millones de pesetas. De esos 107,5 millones de euros, 74 millones se destinan a la construcción del tramo Fene-Ferrol de la A-9 y a la construcción del tramo intercambiador de Rebullón-frontera portuguesa. Por otra parte, al mantenimiento y mejora de las autopistas en explotación se van a destinar 9,4 millones de euros, y por último, a la participación en nuevas concesiones, en particular a las que se puedan derivar del plan de infraestructuras del Ministerio de Fomento, se prevé dedicar 24 millones de euros.

Como ya he mencionado anteriormente, somos un grupo empresarial financieramente autónomo y por ello hemos de acudir a los mercados para obtener financiación para los nuevos proyectos. En este sentido, quiero decirles a SS.SS. que para el ejercicio 2002 el grupo ha de obtener del mercado recursos financieros por importe de 68.400 millones de pesetas, de los cuales 59.900 se destinarán a refinanciación de operaciones financieras y el resto a las nuevas inversiones que se prevé acometer. Por tanto va a ser necesario desplegar un importante esfuerzo en esta materia que nos permita mantener unas adecuadas condiciones financieras en la empresa.

Paso a continuación a identificar con un pequeño mayor detalle el desarrollo de los presupuestos del año 2002. En AUDASA las inversiones previstas ascienden a 13.573 millones de pesetas, en su mayor parte dirigi-

das a culminar la construcción de la autopista del Atlántico, que es el eje vertebrador de Galicia y que une a sus principales núcleos urbanos, de tal forma que los tramos a los que vamos a destinar las inversiones en el año 2002 van a ser el del acceso norte a Ferrol por Fene, Neda y Narón con 6.340 millones de pesetas y el del intercambiador de Rebullón-frontera portuguesa con 5.973 millones de pesetas.

En lo que se refiere a la autopista en explotación, está previsto destinar 1.237 millones de pesetas a refuerzos y mejora de firmes, a señalización, a seguridad y a modernización de instalaciones con el fin de cumplir los objetivos de seguridad fijados y de seguir mejorando los niveles de calidad en la prestación de nuestro servicio, a los que estamos obligados. En AUCALSA, para el próximo año se destinan 300 millones de pesetas a inversiones en refuerzo de firmes y mejora de los mismos, a señalización y a seguridad, especialmente en los túneles. La autopista A-66, entre Campomanes y León, cuya concesión ostenta AUCALSA, responde a la necesidad —imperiosa por otra parte— de garantizar en todo tiempo las comunicaciones entre Asturias y la meseta castellana en un terreno muy difícil, muy abrupto, en su mayoría de alta montaña. Esta autopista tiene siete dobles túneles, es decir tiene 17 kilómetros de túneles y un espectacular puente atirantado (Carlos Fernández Casado), para salvar un embalse, de una altura de pilas de 90 metros y una longitud de 660 metros. Durante el próximo ejercicio también se va a proceder a la completa remodelación de las áreas de servicio de la A-66. El endeudamiento actual de AUCALSA se cifra en 332 millones de euros, y las necesidades financieras para acometer la refinanciación de operaciones con vencimiento en el ejercicio 2002 se cifran en 231,4 millones, también de euros.

Termino ya, señorías, señor presidente, exponiendo una previsión que de alguna manera entiendo que puede ayudar a conformar una idea precisa de lo que la actividad de la Empresa Nacional de Autopistas va a representar a lo largo de los próximos años en orden a los recursos que su actividad empresarial liberará para que estos puedan ser destinados a otras necesidades. Naturalmente, me refiero a recursos públicos. Los recursos totales que las sociedades de ENA han de aplicar desde primeros de este año 2001 hasta el final de sus respectivas vidas concesionales para atender adecuadamente sus compromisos y necesidades, entre las que las más relevantes son la dotación al fondo de reversión, la amortización de la deuda y los gastos de explotación y financieros, se podrían estimar en el entorno del billón 600.000 millones de pesetas de hoy. Creo que esta va a ser, con todas las salvedades y naturalmente con todos los ajustes que la realidad vaya imponiendo sobre esta previsión, una aportación muy señalada al progreso del país y a la dotación de las modernas infraestructuras que España necesita.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): La comparecencia del presidente de ENAUSA ha sido solicitada por el Grupo Mixto, Bloque Nacionalista Galego, y por el Grupo Socialista. Habida cuenta de que no hay presente en la sala ningún representante del Grupo Mixto, tiene la palabra el representante del Grupo Socialista, el señor Hernández Cerviño.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Gracias por su presencia aquí para explicarnos cómo está la situación de ENAUSA, y sobre todo, y aquí está el motivo más importante de mi presencia, por la especial relación que tiene esta empresa con Galicia. Quería reafirmarme en este sentido en que el grueso de la información que voy a manejar se refiere precisamente a los problemas que podemos tener con ENAUSA en Galicia.

Es cierto que tiene esos tres elementos, es decir, es una empresa pública, es una sociedad anónima, pero también es un instrumento político en manos del Ministerio de Fomento. Es cierto también que las políticas anticíclicas están fuera de lo que se prevé, que están fuera precisamente de los ciclos económicos porque, y aquí creo que hay una diferencia de planteamiento entre nuestro partido y el Partido Popular, la economía nosotros la ponemos siempre al servicio de las personas.

Esta cuestión que estoy planteando aquí va dirigida especialmente al Ministerio de Fomento, porque si tiene que desarrollarse y gestionarse una política de cara a los usuarios, nos encontramos con algunos problemas como por ejemplo aquí en la Comunidad Autónoma de Madrid, que los catorce tramos con una intensidad media diaria alta, que por la estructura radial de la red estatal históricamente han sido mejor tratados que el resto, no encuentran ahora mismo un tratamiento adecuado en cuanto a lo que nos resta por hacer de infraestructuras, es decir, no están contruidos muchas veces pensando en los usuarios, o al menos en el usuario más común, que en este caso es el trabajador del área metropolitana, que día tras día utiliza algunos tramos de las carreteras de Madrid, para la ida y vuelta de su jornada laboral. La actual Administración ha ido postergando la construcción de carriles y de accesos y ha concentrado sus esfuerzos en la construcción de autopistas radiales, que se conciben como autopistas de peaje y como consecuencia no van a resolver precisamente el problema de las horas punta que se producen precisamente a las horas de entrada a los trabajos.

He dicho antes que la economía debe estar al servicio de las personas. Cuando planteamos aquí los problemas que pueden resultar con ENAUSA, nos encontramos con que en su actuación en Galicia hay algunos elementos que pueden distorsionar precisamente esta cuestión. En Galicia hay dos elementos que son fundamentales, y usted lo sabe muy bien. Uno es la vertebración del territorio y otro la cohesión social.

Podríamos añadir un tercero, la fijación de la población al territorio puesto que cada vez nos estamos encontrando con que el territorio del interior se está viendo abandonado de población. Es cierto que en la etapa socialista se vertebró el territorio con la construcción de la autopista del Atlántico, que quedó proyectada. La prueba es que si miramos los kilómetros de carretera de autopista que se han hecho consultando los propios datos de AUDASA, nos encontramos con que en estos últimos años se han hecho relativamente pocos kilómetros, en concreto, unos ochenta y tantos. Volviendo otra vez al tema decía que creíamos que las autopistas, en Galicia al menos, tendrían esa función de comunicación, pero el hecho de ser de peaje nos obliga a plantear una fórmula distinta, y es que los peajes se hacen encima en función de convenios que hay entre Fomento y Xunta: Xunta aporta, por ejemplo, en el caso de Santiago-Ourense, aporta exactamente 10.000 millones, Fomento aporta otros 10.000 millones, pero Fomento recupera esos 10.000 millones me imagino que a través del peaje.

Lo más curioso es que no creo que esta autopista contribuya mucho a fijar precisamente la población en el tramo que va precisamente de Dozón a Orense, que es el tramo que no sé si se va a licitar ahora, pero desde luego es el que más se ha retrasado y el que más necesitaría una vía de comunicación, no digo autopista, en contra de lo que usted opina, sino en base precisamente a esa vertebración del territorio.

Quería saber en algunas cuestiones que le remitiremos por escrito, hablando de los precios, de las tarifas, de los peajes y de los recursos que se manejan, si las cifras que ha señalado usted tenían incluida la repercusión del incremento del IVA que ha señalado la Unión Europea como obligatorio.

Pasando a actuaciones concretas de AUDASA, ya he señalado que la autopista Santiago-Ourense debería ser autovía y que establece un convenio que no nos gusta mucho a los gallegos. Con relación a esto, le haremos una serie de preguntas por escrito, que me imagino que responderá a la mayor brevedad.

Un segundo tramo que quería discutir era el problema de la A-9 en el tramo Rebullón-frontera portuguesa. Este tramo, del que he pedido precisamente la consulta del proyecto, y ahora le solicito a usted si pudiera ser que hubiera una remisión del soporte informático, presenta unos problemas en la construcción que me gustaría discutir personalmente con usted en razón de su cargo y plantearle una serie de cuestiones que los afectados de la autopista están sufriendo, que creo que sería de fácil solución y no acarrearían posiblemente ningún gasto extra a la autopista, pero significarían la paz social en la zona, por ejemplo, ahora mismo de Mos, Porriño, etcétera, que están francamente soliviantados por algunos procedimientos que se están llevando a cabo.

Pongo un caso, por ejemplo, las horas de las explosiones, que son controladas evidentemente, pero son a horas intempestivas, como, por ejemplo, en el momento de las comidas, con obligación de salir de las casas, con sustos que se podían evitar, además de otra serie de problemas como los referidos a los afectados por las expropiaciones y las propias afecciones. Aquí sí que habríamos de considerar la posibilidad que fueran 25 metros, en vez de los 50 tradicionales, como medida de afección.

Otro aspecto que quería tratar con usted era el de la supresión de los peajes. Evidentemente, yo creo que por esa función social que tienen las autopistas, habría que eliminar el peaje en las zonas urbanas, zonas de grandes ciudades, en las que los llamados cinturones de circunvalación muchas veces están contruidos por la propia autopista y si se eliminasen precisamente estos peajes, podríamos encontrar muchísima mayor fluidez en el tráfico y mayor liberación de los problemas en estas ciudades.

En concreto, hay dos casos, el de Coruña-Barcala, y el Vigo-Rande, donde nos encontramos con la paradoja de que, por ejemplo, el actual vicepresidente del Gobierno, Mariano Rajoy, ha planteado su supresión en campaña electoral. Hay también una propuesta del señor Cuiña, consejero de la Xunta de Galicia, en la que también busca una posible solución. Yo quería saber qué postura tiene ENAUSA, respecto a la eliminación del pago de peaje en estos tramos. También quería saber, por ejemplo, si en el tramo Rande-Vigo se suprime el peaje, cómo repercutiría precisamente dentro del tramo Pontevedra-Vigo.

También quería que me hiciese una previsión —se lo preguntaremos por escrito como le he dicho antes— sobre la reducción de peajes en las autopistas de su competencia en estos casos. Por cierto que el puente de Rande está superamortizado, si vamos a la cuestión económica; es un hermoso puente cuyo coste me parece que estaba cifrado en unos 5.000 millones de pesetas, que se hizo hace 21 años aproximadamente.

Quería plantearle, casi para finalizar, una cuestión respecto a una empresa participada que tienen ustedes.

Como sabe muy bien, hay una autopista que lleva aproximadamente un año de construcción, es una autopista que para mí tiene un carácter afectivo además, porque establece comunicación con el Valmiñor, en Pontevedra. Me imagino que usted como yo la hemos utilizado alguna vez y nos encontramos con algunos problemas respecto a la utilización de esta autopista como circunvalación precisamente dentro de los tres municipios principales, pero hay algo más. Esta autopista es cierto que ha salvado grandes atascos que se producían en las villas de Baiona, Ramallosa, Sabarís, etcétera, sobre todo en época de verano y los lunes, que, como usted sabe, se establecen una serie de mercados tradicionales que organizan unos atascos monumentales. ¿Quién sufre el problema? El problema lo

sufre la gente que se traslada desde Vigo o desde Nigrán hasta La Guardia o los que desde La Guardia se trasladan y quienes cogen la hora punta tanto en verano como en invierno por estas cuestiones que he señalado. Yo he propuesto la construcción de un acceso de salida y de entrada en el término de Vilariño, precisamente en la carretera que une Ramallosa con Gondomar, que serviría para que se liberase el tráfico de circulación rápida hacia La Guardia o hacia Vigo y se pudiese salvar precisamente este problema.

También es cierto, y quiero comunicárselo, que en esta proposición no de ley que presenté en este Congreso hice una concesión que fue que, si el Partido Popular reconocía la existencia del problema, no tendría duda alguna en retirar esta proposición no de ley. Dado que el Partido Popular reconoce que allí existía un problema y que abre una posibilidad, una vía de negociación con AUDASA para solucionar este problema, me gustaría que nos aclarase si AUDASA estaría dispuesta, por medio de su sociedad participada, a considerar la construcción de estos dos accesos, que serían importantes para facilitar el tráfico en esta zona.

Por último, quería hacerle una pregunta teórica y presentarle la palabra privatización. Ya hemos hablado de que el Grupo Socialista no está de acuerdo con la prórroga de las concesiones que se han hecho a las autopistas. Nos parece que cuando cumplen su función económica deben tener la función social y no estamos de acuerdo precisamente por esto. Pero quería pronunciar la palabra privatización y, como una especie de test proyectivo, que nos dijese usted qué le sugiere y qué elementos de juicio tiene para decirnos si en el futuro se piensa hablar o no de las privatizaciones, o si ha habido negociaciones o ha habido algún elemento que nos permita vislumbrar qué va a ocurrir en el futuro.

Todo esto que le he dicho no tiene otro motivo que señalar este elemento de instrumento de fomento para poner la economía al servicio de las personas, un elemento bien noble para dedicarse a él.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Por parte del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Intervengo con la máxima brevedad. Ante todo quiero dar las gracias al señor Ortí Bordás por su presencia entre nosotros una vez más y no es dar coba al compareciente, sino simplemente recordar la amistad personal de la etapa en la que tuve el honor de estar en el Grupo Parlamentario Popular en el Senado, con el señor Ortí Bordás de portavoz y al servicio de la competencia. El señor Ortí Bordás ha hecho una exposición excelente desde todo punto de vista, exhaustiva, completa, clara y precisa, que, desde las filas de este grupo y entiendo que desde el resto de la Comisión, es digna de agradecer. Voy a centrarme en su intervención, sin caer en la tentación a

la que el carácter un poco conflictivo y polémico de uno le llevaría para discutir algún descubrimiento del Mediterráneo como que la economía está al servicio de las personas y cosas por el estilo que he oído a mi amigo y compañero de Comisión, el señor Hernández Cerviño. Y alguna cosa más. Me centro estrictamente en la comparecencia del señor Ortí Bordás, como presidente de la Empresa Nacional de Autopistas, subrayando la coincidencia de mi grupo con las tres características básicas que ha referido a la compañía que dirige: su condición de pública, su condición de sociedad anónima y su condición de instrumento del Gobierno, o de los gobiernos o de las administraciones, fundamentalmente en relación con una región entrañable para todos que es Galicia. Aplaudo las magnitudes que ha manejado, tanto las cifras de negocio como espero que las de endeudamiento y el buen camino en que este endeudamiento tenga el curso que en términos del régimen jurídico concesional le corresponde. Por eso también me suenan un poco extrañas aquellas apelaciones a la finalización de las prórrogas, a la superación del régimen concesional, que es bien conocido, o la eliminación del peaje, que se encajan mal con el Estado de derecho que tiene una normativa muy clara en materia de autopistas y que sólo se entienden desde —si me lo permite mi compañero del Grupo Parlamentario Socialista— la fobia —entre comillas y en el mejor de los sentidos— congénita a las autopistas de peaje. Este diputado, que tuvo el honor de servir en otros ámbitos del Estado español, lo recuerda muy bien e incluso lo padeció. **(El señor Hernández Cerviño: Cité a Mariano Rajoy.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Un momento, señor Ortiz. Señorías, no dialoguen, por favor. Señor Ortiz González, usted que es un avezado parlamentario sabe que este trámite no es para establecer debates entre los grupos. Le ruego, por favor, que lo evite.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Señor presidente, estaba excluyéndolos a priori y, si en algún momento he caído en la tentación, lo atribuyo a mi condición de viejo, en el mejor de los sentidos, parlamentario. Me circunscribo a tres o cuatro preguntas que tienen que ver directamente con la intervención del señor Ortí Bordás. La primera es que entiendo que la Empresa Nacional de Autopistas ha tenido un gran significado en la comunidad gallega, en Galicia, en la historia y en el tiempo que les es común, a ENAUSA y a Galicia. Me gustaría que hiciera alguna valoración de ese papel histórico y en concreto respecto a AUDASA, ¿qué aporta la participación de AUDASA a los proyectos actualmente en desarrollo en Galicia?

Se ha referido al tema tarifario. Me parece de enorme interés y también lo han sido para el señor Hernández Cerviño. Ha dado unos datos que evidencian lo

reducido, en términos comparativos, de las tarifas de ENAUSA con respecto al resto de las tarifas. Le quería preguntar si se ha producido alguna rebaja en el nivel tarifario de las concesionarias del grupo AENA en los últimos tiempos.

Finalmente, ha hablado de la participación del grupo ENA en posibles concesiones a convocar por el Ministerio de Fomento. ¿Qué ideas tiene al respecto el señor presidente de ENAUSA?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Ortí Bordás, tiene usted la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE ENAUSA** (Ortí Bordás): Antes de nada, quiero agradecer a los dos portavoces las preguntas que me han formulado, sobre todo y fundamentalmente el espíritu desde las que están formuladas. Debo decir, porque no puedo hablar nada más que desde mi condición de presidente de la Empresa Nacional de Autopistas, que la actividad de todas y cada una de las concesionarias integradas en nuestro grupo es precisamente ante todo y sobre todo la de servir al usuario. El servicio al usuario es la piedra angular que debe presidir nuestra actuación. En segundo término, una de las grandes aportaciones que ha hecho el grupo ENA, y más concretamente AUDASA como titular de la concesión de la A-9, es precisamente su diría yo que impagable contribución a la integración territorial de Galicia, a esa cohesión territorial a la que con tan buen criterio se refería el señor Hernández Cerviño. Hay desde luego otras contribuciones del grupo ENA, hay otras contribuciones de AUDASA con relación a Galicia, puesto que esa es la relación que acaba de establecer en su intervención don Luis Ortiz. Pero la mayor y más esencial es precisamente la de haber servido de elemento aglutinador de Galicia hasta el punto de que hoy en día nadie mejor en esta sala que el señor Hernández Cerviño sabe que la A-9 es la auténtica espina dorsal de Galicia y que por la médula de la A-9 circulan o quedan establecidas las áreas urbanas más dinámicas y los centros empresariales, tanto industriales como de servicios, con más potencialidad y con más futuro de Galicia. De forma que lo que durante estos años ha hecho y continúa haciendo la A-9 en este sentido por Galicia creo que es algo muy destacable.

Después, el señor Hernández Cerviño se ha referido a una nueva autopista, que no es la A-9, que tampoco es de AUDASA y por lo tanto tampoco es del grupo ENA, salvo que el grupo ENA tiene una participación en esa concesión, que es la autopista de Santiago a alto de Santo Domingo, Santiago a alto de Santo Domingo hoy por hoy. En ese sentido, ha preguntado, con muy buen hacer parlamentario (y permítanme que yo me atreva a calificar las actuaciones de SS.SS.), por las ventajas que esa autopista puede proporcionar. Yo creo que el señor Hernández Cerviño estará de acuerdo conmigo en que esta autopista en primer lugar supone un paso

importantísimo, un paso decisivo en el equilibrio interno viario de Galicia. La A-9 cruza Galicia de norte a sur, la A-9 va a permitir dentro de muy poco la unión de Ferrol con Lisboa por medio de autopista, pero la autopista Santiago-alto de Santo Domingo acerca la Galicia interior a la que se ha referido el señor Hernández Cerviño al resto; une con la capital administrativa de Galicia, con Santiago de Compostela; acerca las comarcas afectadas por la autopista al aeropuerto más importante del noroeste de España y en definitiva va a potenciar, como potencian todas estas infraestructuras, a unas comarcas que entiendo que lo merecen y por otra parte lo están esperando y deseando. Por lo tanto, esta autopista tiene su justificación y creo, además, que ha puesto de relieve lo que acostumbramos a llamar el modelo gallego de financiación. Porque es lo cierto que esta autopista tiene aportaciones públicas significativas, tiene una subvención de 10.000 millones de pesetas por parte de la Xunta de Galicia y tiene un préstamo participativo del Ministerio de Fomento. Pero si se quieren tener infraestructuras antes de que lo permitan los recursos públicos disponibles, con el coste de oportunidad que esto supone, pero con las inmensas ventajas que también para el territorio tienen, hay que asegurar el umbral mínimo de rentabilidad de la inversión privada que se haga en la infraestructura de que se trate. Yo creo que Galicia ha acertado en adelantar en el tiempo esta autopista de Santiago-alto de Santo Domingo como creo sinceramente que acertó también en su día con la autopista A-55, de La Coruña a Carballo, y con la A-57, del Valmiñor, a la que ha hecho referencia también el señor Hernández Cerviño.

Su señoría ha planteado una cuestión muy de actualidad, que es la de pasar de un tipo de IVA, para las autopistas de peaje, del 7 al 16 por ciento. Esta es una cuestión que yo debo decir que no es una cuestión tarifaria, es una cuestión fiscal, tributaria. En este sentido, nosotros podemos adelantar nuestra buena disposición a colaborar con la Administración en este tema —como siempre hacemos en todos los frentes—, que no es un tema que obedezca nada más que a una decisión del Tribunal de Luxemburgo que el Gobierno español no tiene más remedio que cumplir, pero que no ha afectado sólo al Gobierno español, como muy bien sabe S.S., porque ha afectado también a Francia, a Inglaterra y a Irlanda. De manera que nosotros recalamos nuestra buena disposición de colaboración con la Administración en este como en cualquier otro problema.

Pasamos ya a un tema realmente muy de actualidad también, como es la recurrente petición de supresión de peajes. Quiero decirles que nosotros somos una empresa concesionaria y que nosotros no tenemos capacidad y mucho menos poder de decisión sobre esta o similar materia. Por lo tanto, estamos al respeto escrupuloso del contrato concesional que tenemos con la Administración y es la Administración la única que puede tomar iniciativas en este sentido, como bien sabe

S.S., y la única que, después de haber tomado alguna iniciativa al respecto, puede tomar, en su caso, alguna decisión. Pero no puede decirse, sin matizaciones por mi parte, que el puente de Rande esté amortizado. Sabe S.S. que las empresas concesionarias de autopistas de peaje en España están obligadas a dotar el llamado Fondo de reversión, que es el fondo que va a asegurar que, una vez finalizada la concesión, las inversiones realizadas reviertan al Estado. Pues bien, la concesionaria de la A-9, y por lo tanto del tramo del puente de Rande, ha dotado el Fondo de reversión en el año 2000 en no más del 10 por ciento, menos de 20.000 millones de pesetas, frente a un fondo de reversión que va a requerir una dotación total de no menos de 230.000 millones de pesetas. Cuando ese fondo esté cubierto, entonces se podrá hablar de amortización. En tanto en cuanto el fondo de reversión no esté cubierto, y repito que está cubierto ahora mismo sólo con el 10 por ciento, en rigor no se puede hablar de amortización. Ello con independencia de que hay que devolver esa deuda a la que yo me refería y que el señor Ortiz ha subrayado en un momento de su intervención. Y la deuda, en los días en los que estamos, de la concesionaria de la A-9, que es en la que está esta obra singular del puente de Rande, alcanza casi los 129.000 millones de pesetas. Esa deuda de 129.000 millones de pesetas y ese fondo de reversión al que hay que dotar de 230.000 millones de pesetas solamente se puede devolver con sus intereses y solamente se puede dotar por medio del peaje. Esto es algo de lo que entiendo que debemos de ser todos conscientes.

Me habla también el señor Hernández Cerviño de una cuestión que hace referencia a la autopista de Valmiñor y que es una cuestión que yo entiendo de posibles nuevos enlaces, de posibles nuevos accesos a esta autopista, que yo con mucho gusto estoy dispuesto a tratar con el señor Hernández Cerviño en cualquier ocasión, porque nada nos puede satisfacer más a los representantes de la Empresa Nacional de Autopistas que poder tener un cambio de impresiones sobre nuevos proyectos que pudieran mejorar nuestras autopistas. De forma que, si el señor Hernández Cerviño no tiene nada que oponer, yo me ofrezco muy gustosamente a tratar con él de esta cuestión, y de cualquier otra, pero fundamentalmente de esta, que es la que ha planteado S.S. y la que en estos momentos le preocupa. Por último, y lo cierto es que al señor Hernández Cerviño yo diría que no se ha escapado nada, ha planteado el tema de la posible privatización de la Empresa Nacional de Autopistas. Los viejos creen en todo, los hombres maduros desconfían de todo y los jóvenes lo saben todo. Como yo no soy joven tengo pocos elementos para poder contestar a su señoría. Lo cierto es, señor Hernández Cerviño, que cuando mi empresa dependía todavía del grupo de Patrimonio se entendió que era conveniente empezar a estudiar la posibilidad de que el grupo ENA pudiera ser en su día privatizado. Posterior-

mente mi empresa, como saben todas SS.SS., se ha integrado en la SEPI y yo creo que se puede decir que en estos momentos la SEPI está en disposición de retomar el tema, de analizar esta cuestión, y cuando tenga tomada una conclusión al respecto estar en condiciones de elevarla al Gobierno, porque es el Gobierno el que, en definitiva, en un momento determinado puede decidir si ésta o cualquier otra empresa pública pasa o no a manos privadas, y es además el Gobierno el único que puede fijar la agenda y el procedimiento privatizador.

Esto es lo que yo le puedo decir sobre esta cuestión al señor Hernández Cerviño, que a lo mejor no es mucho pero que de alguna manera intenta delinear el estado actual de la cuestión.

El señor Ortiz ha expuesto, salvo error u omisión, tres cuestiones también relevantes. La primera nada más y nada menos que la aportación a Galicia de la Empresa Nacional de Autopistas a través de AUDASA fundamentalmente. La aportación del grupo ENA a Galicia es especialmente relevante, por ejemplo, en orden a la magnitud de inversión, en orden a la contribución al crecimiento de Galicia, en orden a la ayuda que ha podido prestar AUDASA al desarrollo económico de Galicia, y también, pero sobre este tema yo no voy a insistir porque ya me he referido antes a él, a instancias del señor Hernández Cerviño, en lo que afecta a la integración territorial de Galicia.

Lo cierto es que el grupo ENA lleva invertidos en Galicia 234.000 millones de pesetas, que es o la inversión históricamente más importante que se ha hecho en Galicia o una de las inversiones empresariales —estoy refiriéndome siempre a inversiones empresariales— más importantes que se ha hecho históricamente en Galicia.

También decía que hay una gran contribución al crecimiento de Galicia, y es muy cierto, como lo demuestra el hecho de que el crecimiento del PIB medio anual entre 1976 y 1992 en Galicia fue superior en un punto y medio porcentual al que se hubiera obtenido de no mediar la construcción y la subsiguiente explotación de la autopista del Atlántico, de la A-9. Este dato, que es de un estudio realizado por la universidad de Santiago y por profesores casi todos ellos gallegos, entiendo que habla por sí solo.

Hay indudablemente una ayuda al desarrollo económico de Galicia, porque hay que tener en cuenta que nos encontramos con un peaje inferior en un 23 por ciento en la A-9 al peaje de la media nacional, y yo creo que, aunque sea modesto, es un dato que también contribuye a evidenciar la aportación del grupo ENA y de AUDASA en Galicia.

Ha preguntado también el señor Ortiz sobre rebajas que se hayan podido hacer por parte de nuestro grupo en Galicia y quiero decirle que ésta también es una cuestión que tiene su significación, porque lo cierto es que hemos tenido una rebaja del peaje en Galicia. No sólo en Galicia, también la hemos tenido en Asturias, pero hemos tenido una rebaja de las tarifas autorizadas

por el Ministerio de Fomento durante años en Galicia del 35 por ciento; hemos estado cobrando un 35 por ciento menos de lo que hubiéramos podido cobrar de acuerdo con las tarifas aprobadas por el Ministerio de Fomento, y ello ha supuesto que AUDASA haya recaudado en estos años 30.500 millones de pesetas menos. Esta es una nueva aportación, aunque desde otro ángulo, al crecimiento y al desarrollo de Galicia.

Aplicamos asimismo, lo sabe muy bien el señor Hernández Cerviño, la reducción del 7 por ciento en la A-9, que no la hicimos lineal como la hemos hecho en otras autopistas, por ejemplo en la A-66, sino que en la A-9 redujimos el 19,13 por ciento en el tramo de Pontevedra-Vigo y el 30 por ciento en el tramo de Morrazo-Vigo y de Vigo-Rande, que entiendo que es una rebaja bastante sustancial. También a La Barcala rebajamos el 50 por ciento del peaje y desde 1997 los usuarios de La Barcala están pagando por peaje 25 pesetas. Y aunque no es una autopista de titularidad estatal sino de la Xunta de Galicia en autoestradas, de Galicia, puedo decir que llevamos los dos últimos años sin actualizar las tarifas.

Por último, el señor Ortiz me ha preguntado por nuestra valoración de lo que han supuesto nuestras participaciones en las nuevas concesiones de autopistas de peaje y por lo que pudiera entenderse que era nuestra intención hacer en el futuro, porque lo cierto es que en el Plan de Infraestructuras se prevé una nueva fase de creación de nuevas autopistas de peaje.

La valoración de nuestras participaciones en las nuevas concesiones es muy positiva, puedo decirlo en estos momentos. Ha aportado valor al grupo y además es un acierto por parte del mismo, porque somos la empresa que ha obtenido más concesiones —a través de consorcios en los que ha participado, naturalmente dado el volumen de inversiones—. Hemos obtenido la radial 3, la radial 4 y la radial 5 en Madrid, y hemos obtenido también la Santiago-Alto de Santo Domingo. Con independencia de eso, ha sido una buena decisión la de participar, junto con otras entidades concesionarias, financieras y constructoras en las nuevas concesiones. Como esa es nuestra honrada valoración de la experiencia última que hemos adquirido en este campo, estamos dispuestos a seguir con esta actitud participativa en las nuevas concesiones que pudiera licitar el Ministerio de Fomento.

Nosotros, y con esto termino —perdón, señor presidente, si me he extendido en demasía—, en la Empresa Nacional de Autopistas hemos hecho una buena y eficaz labor saneamiento. Quizá esa labor de saneamiento buena y eficaz es la que ahora posibilita que se plantee la privatización. En 1996 —tengo un dato que voy a caer en la tentación de dar— tuvimos resultados positivos en el grupo ENA por 230 millones de pesetas. En 2000 el resultado positivo del grupo ha sido de 6.938 millones de pesetas. Hemos pasado la fase de saneamiento, felizmente; hemos pasado también en mi modesta opinión la fase de crecimiento, que es la que nos ha llevado de esos 230 millones de resultado positivo a los 6.938 a que acabo de

aludir. Ahora, señor Ortiz, nos tenemos que plantear una nueva etapa, una nueva fase, en la gestión de este grupo empresarial que debe girar alrededor de la creación de valor. En este punto debemos hacer más inversiones, debemos seguir —como antes indicaba— participando financieramente en nuevas concesiones, hay que acometer una labor de diversificación y, sobre todo, tenemos que poner encima de la mesa —lo cual no resulta fácil, pero es obligado para cualquier gestor, y mucho más si es un gestor público— nuevas ideas, nuevas iniciativas precisamente al servicio del usuario, que es principal objetivo de cualquier concesionaria de autopistas de peaje en España —se lo puedo asegurar a S.S.—, pero con mucha más razón de una concesionaria que tiene carácter público.

Muchas gracias, señorías. Muchas gracias, señor presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Muchas gracias, señor Ortí Bordás.

Con la comparecencia del señor presidente de ENAUSA, finaliza el orden del día de la Comisión. Quiero decirles que, en este momento, se cumplen 11 horas de trabajo de esta Comisión, descontando una hora para comer; empezamos a las nueve de la mañana y son ahora poco más de las nueve y media de la noche. Quiero agradecer a los servicios de la Cámara el esfuerzo que han hecho, y también a ustedes, diputados y diputadas de la Comisión, por haber terminado con buen fin esta sesión maratoniana.

Se levanta la sesión.

Eran las nueve y treinta y cinco minutos de la noche.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

