



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2002

VII Legislatura

Núm. 584

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 42

celebrada el jueves, 10 de octubre de 2002

ORDEN DEL DÍA:

	<u>Página</u>
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 2003. (Número de expediente 121/000109.)	18960
— Del señor subsecretario de Fomento (Menéndez Menéndez). A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista (número de expediente 212/001258) y del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (número de expediente 212/001313)	18960
— Del señor presidente de RENFE (Corsini Freese). A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto-ERC (número de expediente 212/001179) del Grupo Parlamentario Mixto-BNG (número de expediente 212/001184) y del Grupo Parlamentario Socialista (número de expediente 212/001257)	18971

— Del señor presidente de FEVE (Damborenea y Osa). A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto-BNG (número de expediente 212/001186) y del Grupo Parlamentario Socialista (número de expediente 212/001260).....	18979
— Del señor presidente del Ente Público Puertos del Estado (Llorca Ortega). A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto-BNG (número de expediente 212/0001185) y del Grupo Parlamentario Socialista (número de expediente 212/001261)	18984
— Del señor presidente del Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) (Barrón Benavente). A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto-BNG (número de expediente 212/001189) y del Grupo Parlamentario Socialista (número de expediente 212/001256) ...	18998
— Del señor presidente de la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos (Núñez Feijóo). A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto-BNG (número de expediente 212/001191) y del Grupo Parlamentario Socialista (número de expediente 212/001259).....	19004
— Del señor secretario de Estado de Infraestructuras (Blanco Rodríguez). A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto-BNG (números de expediente 212/001194, 212/001178, 212/001183, 212/001182), del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) (número de expediente 212/001201), del Grupo Parlamentario Socialista (número de expediente 212/001254) y del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (número de expediente 212/001314).....	19012
— Del Director General del Ente Público AENA (Seco Domínguez) a solicitud del Grupo Parlamentario Mixto-ERC (número de expediente 212/001177), Grupo Parlamentario Mixto-BNG (número de expediente 212/001187), Grupo Parlamentario Mixto-CHA (número de expediente 212/001196) y del Grupo Parlamentario Socialista (número de expediente 212/001255)	19036
— Del señor presidente de ENAUSA (Ortí Bordás). A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto-BNG (número de expediente 212/001188) y del Grupo Parlamentario Socialista (número de expediente 212/001262).....	19047

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

Damos la bienvenida al subsecretario de Fomento, y a su vez le damos la palabra para que inicie su intervención.

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 2003. (Número de expediente 121/000109.)

— DEL SEÑOR SUBSECRETARIO DE FOMENTO (MENÉNDEZ MENÉNDEZ), A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA (número de expediente 212/001258) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/001313).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, buenos días. Vamos a proceder a desarrollar la sesión número 42 de la Comisión de Infraestructuras, que tiene por objeto la comparecencia de autoridades para informar sobre los presupuestos. Las comparecencias se van a desarrollar con preguntas de los distintos grupos a la autoridad interviniente, y si ésta quiere se inicia con una breve exposición antes de las preguntas.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Menéndez Menéndez): Gracias, señor presidente.

Es un honor comparecer ante esta Cámara para explicar en este caso los presupuestos del año 2003 en lo que se refiere al ámbito de la Subsecretaría, y además con una coincidencia anecdótica importante, porque lo hacemos en la sala Sagasta, nunca mejor presidente formal para ello, porque además de ser ingeniero de Caminos fue el ministro en cuyo periodo se creó el cuerpo de abogados del Estado, al que pertenezco, con lo cual estamos en un ambiente adecuado.

Muy brevemente, señorías, voy a destacar las líneas más importantes, desde el punto de vista del presupuesto, en lo que se refiere a la Subsecretaría, que como ustedes saben tiene dos ámbitos fundamentales: por un lado el estrictamente interno del ministerio, la organización de los servicios, la parte de asesoramiento jurídico, etcétera; y por otra lo que se refiere a la política de transportes. Como SS.SS. conocen perfectamente el texto, y sin perjuicio de las preguntas que quieran formularme, voy a destacar nada más aquellos créditos que se incrementan y que por tanto ponen de manifiesto las políticas que el ministerio está llevando a cabo y el acento de esas políticas, que como

SS.SS. saben perfectamente se hacen precisamente con los presupuestos, poniendo más dinero al servicio de esas políticas.

En ese sentido, me gustaría destacar en primer lugar que ya el año pasado, en un tema en principio menor pero que quiero poner de manifiesto, se incrementó el presupuesto del Centro español de metrología, que este año su presupuesto también recibe un incremento de 1,94 millones de euros. En segundo lugar y en esta misma línea, se incrementa también la inversión real en el Instituto Geográfico Nacional en una cuantía significativa, el 22,9 por ciento, todo ello al servicio de proyectos de carácter técnico que a veces no se ven suficientemente por la opinión pública pero que producen luego efectos positivos de todo tipo. Por citar alguno, el proyecto ALMA, que con el Ministerio de Ciencia y Tecnología y otros países se está llevando a cabo en el desierto de Atacama para la instalación de un interferómetro. En tercer lugar me gustaría destacar, pero no porque ocupe el tercer lugar sino porque es quizás la política horizontal más importante de la Subsecretaría, todo lo que se refiere a la seguridad en los transportes, que ha sido colocada como una prioridad por parte del Ministerio de Fomento y del ministro Álvarez-Cascos desde su primera comparecencia en esta legislatura en esta Cámara, y al servicio de la cual estamos incrementando los créditos correspondientes año tras año. Quiero destacar, esta vez enlazando con el incremento sustancial que ya puse de manifiesto en la comparecencia del año anterior, el incremento en las aportaciones estatales a Sasemar, la Sociedad de salvamento marítimo, del 12,9 por ciento en cuanto a subvención corriente y del 5 por ciento en cuanto a capital, al servicio como ya conocen SS.SS. de la financiación del plan nacional de salvamento marítimo 2002-2005. Asimismo, se incrementa el 11 por ciento la bonificación para los viajes de los no residentes en la Península en el transporte marítimo, y en la proporción correspondiente en el transporte aéreo. Por último, en la Dirección General de Transportes por Carretera se incrementan también las inversiones reales, al hilo de los dos instrumentos, uno ya aprobado y otro en este momento en estudio, para la reforma, la potenciación y la creación de un futuro mejor para nuestro sector de transportes. Me estoy refiriendo al plan PETRA en relación con el transporte de mercancías, con los diferentes programas que incorpora, de formación, etcétera, y al plan que en acrónimo hemos llamado PLATA, aunque todavía no existe —en este momento se está trabajando en él—, para el transporte de viajeros.

Estas son, señorías, las novedades más sustanciales que existen en el presupuesto de la Subsecretaría. En lo demás, el incremento de sus créditos está en torno a los parámetros que la política presupuestaria general del Gobierno tiene establecidos, y por tanto no merece la pena que yo pierda ahora el tiempo y se lo haga perder a SS.SS. destacando ningún otro aspecto.

Con mucho gusto responderé a las preguntas que SS.SS. quieran formularme.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor subsecretario, una vez más estamos encantados de tenerle en esta Comisión para poder formularle algunas preguntas vinculadas al proyecto de presupuestos.

Cuando se enfoca la comparecencia de un alto cargo del Gobierno en una Comisión a efectos de explicar los contenidos de los presupuestos, suele ser tradicional entrar en la rutina de preguntarle por la partida presupuestaria A, por la B, en cuánto se incrementa, en cuánto descende, cuál es la cantidad ejecutada. Pues bien, todo eso se lo vamos a preguntar por escrito, como es norma en el Grupo Parlamentario Socialista, a raíz de la comparecencia de todos y cada uno de los cargos del ministerio que hoy pasarán ante esta Comisión de Infraestructuras. Pero usted tiene una Subsecretaría muy, muy relevante en lo que se refiere a la convivencia en nuestro país, a la prestación de los servicios públicos con calidad, y sobre ello le voy a formular una serie de preguntas.

Primero, en lo que se refiere a salvamento marítimo, usted, en su intervención, acaba de decir: como bien saben SS.SS., el nuevo plan nacional de salvamento marítimo... Pues bien, NN.SS. no lo conocemos. Usted recordará que hace un año, en comparecencia equivalente, si me permite el término coloquial —a esta hora de la mañana no estoy con ánimo agresivo—, le increpé diciéndole: Señor subsecretario, una vez que ha terminado ya el periodo de vigencia del plan nacional de salvamento, que era el cuarto, cómo es posible que el nuevo plan de salvamento no nos lo haya explicado. Nosotros lamentamos que usted no haya comparecido ante la Comisión, no nos lo ha explicado, no dispuestos del texto, y estamos hablando de un tema relevante. Primer aspecto: plan nacional de salvamento marítimo. El incremento del 12 por ciento aproximadamente en lo que se refiere a la dotación del plan nacional a nosotros nos parece ridículo. Hasta ahora estamos teniendo una suerte colosal, no hemos vivido acontecimientos graves, pero por nuestras costas pasan a lo largo del año centenares de miles de embarcaciones, por Finesterre, en el Estrecho, en las proximidades de Canarias, en el Mediterráneo. Hemos tenido suerte y no hemos vivido acontecimientos relevantes, pero esa suerte se puede trancar un día. Nosotros creemos que no estamos suficientemente dotados; los accidentes de los buques en las costas bretonas, el *Erika*, o la contaminación en el litoral. El salvamento de la vida del profesional en la mar o del pasajero es esencial y no sólo las mercancías, obviamente. No conocemos todavía el

texto del nuevo plan nacional, pero apoyándonos en el anterior creemos que en el frente del Cantábrico falta equipamiento en lo que se refiere a remolcadores de altura; y en el Mediterráneo vuelvo a insistir en ese tráfico tan relevante del Estrecho, donde se cruzan en todos los sentidos embarcaciones de toda índole. En lo que a cooperación se refiere a través de las torres de control con las unidades de la Guardia Civil especializadas, precisamente en el control a través del sistema SIVE (el sistema de vigilancia de nuestras aguas), es necesario incrementar los mecanismos de cooperación. Le pediríamos que entrase en detalles.

En segundo lugar, señor subsecretario, por simplificar, Aviación Civil y su regulación. Usted es el responsable del ministerio, tengo entendido, en lo que a regulación se refiere, usted no tiene el privilegio de ocupar una secretaría de Estado que adjudica centenares de miles de millones de pesetas de obras —y lo grato que es adjudicar e ir a poner una primera traviesa—; no se le ve en las fotografías con el ministro de Fomento y con el secretario de Estado en las primeras y segundas traviesas o en las repeticiones de las primeras piedras, porque se ha repetido la colocación de la primera piedra en el aeropuerto de Barajas hace unos días, cuando ya se había hecho eso en el año 2000, pero la teoría sobre la duplicidad o multiplicidad en la instalación de primeras piedras en las obras públicas, que se publicará en algún momento en alguna revista especializada, va a ser desde luego muy interesante. A usted no se le ve en esas fotografías, usted es el responsable no de las primeras piedras, es ni más ni menos responsable de la prestación de los servicios con calidad; usted tiene que explicarnos, por ejemplo, ya que estamos ahora en el tema de Aviación Civil, qué está haciendo, cómo es posible esa sorpresa ciudadana que de pronto aparece en la prensa —y esa es la información que tiene este grupo parlamentario y las Cortes Generales— que en los aviones Airbus 320, 319, 321, que las diferentes flotas en un número de 62 ó 63 aeronaves de la compañía Iberia, la principal española en número y en prestación de servicios, había problemas en las bodegas, la nueva configuración de las bodegas, que los aviones volaban, que llevaban a los pasajeros y que el equipaje de bodega lo dejaban en tierra. ¿Qué está pasando? Por primera vez en la historia leemos un comunicado de un sindicato que comprenderá no tiene nada en común, afectivamente hablando, con este grupo parlamentario, que es el SEPLA, que denuncia ni más ni menos a la compañía diciendo que los motores de la flota de los Jumbo, que son seis, hay que volverlos a analizar porque ha habido una cadena de incidentes. Todos nos quedamos con la boca abierta. Entonces le preguntamos: ¿qué está haciendo, qué incrementos de personal hay? Nosotros creemos que la Subsecretaría tiene una estructura en la Dirección General de Aviación Civil para la protección de los intereses de los usuarios que es paupérrima. ¿En cuánto se incrementa, cuántos

puestos de trabajo, cuántos nuevos inspectores y cuántos nuevos elementos tecnológicos? Las nuevas contrataciones para formar personal y que puedan trabajar en lo que se refiere a la expedición de títulos, al control de la calidad de la prestación de los servicios, al control de las aeronaves, al control del cumplimiento de las normativas JAR que en número elevadísimo se están introduciendo en la obligatoriedad en el transporte aéreo. Este es el segundo aspecto al que yo quería referirme porque comprenderá señor subsecretario que sería casi de una trivialidad impropia de las Cortes Generales detenerse en aspectos concretos del programa 514.A, seguridad del tráfico marítimo y vigilancia costera —por eso le he dicho que nos lo explique en su globalidad— o del programa 514.D, subvenciones y apoyo al transporte marítimo. Como canario imagínese la importancia que doy a esta partida, que la encuentro muy reducida. Las familias numerosas estaban acostumbradas cuando volaban con Iberia a que les hicieran un descuento. Iberia se privatizó y yo le pregunto: ¿qué hace la Subsecretaría que no impulsa un convenio para dar a las familias numerosas lo que les ha quitado Iberia al privatizarse, por decisión unilateral de la dirección de la compañía, a las familias numerosas? Yo no pertenezco a una familia numerosa, pero recibimos numerosos escritos, correos electrónicos de ciudadanos, de asociaciones de familias numerosas de toda España que nos dicen que hagamos algo. ¿Cómo es posible que algo que durante muchos años se tuvo, se privatiza Iberia y se elimina por decisión unilateral y fría de los nuevos gestores que parece han heredado la compañía de sus abuelos? La han heredado de los ciudadanos españoles. ¿Qué hace la Subsecretaría para posibilitar convenios, y tal como dicen normas amplísimas —que les podría leer pero no lo haré, las tengo en mis manos, señor subsecretario—, apoyar la movilidad de los ciudadanos que residen en zonas aisladas, que no tienen otro medio de desplazamiento y que por razones familiares, sanitarias o de atención académica tienen que moverse? No veo ninguna partida presupuestaria al respecto. Le ruego que profundice, porque es muy relevante lo que usted pueda decir, si es que le dejan decir algo —me da la impresión de que es un ministerio que no piensa nada más que en las primeras traviesas—, en relación a la calidad de los servicios. ¿Qué hace la Subsecretaría, dónde están las políticas reflejadas, que las he leído y nos la he visto, de potenciación de los controles de calidad?

Tercer aspecto. Pasamos al transporte por carretera. Señor subsecretario, usted ha hablado de la nada. El plan PETRA, en lo que se refiere al transporte de mercancías, cierto es que lo ha negociado el ministerio con las federaciones de transportistas. Aquí ni el ministro ni el subsecretario se han dignado personarse ante la Comisión, dando un paso al frente y diciendo: vamos a explicar a la Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados en qué consiste el plan PETRA, las

asignaciones para la formación de personal, para el incremento de la seguridad en la carretera, para la implementación de toda la normativa comunitaria que en los últimos años viene avanzando en lo que se refiere a incorporación de GPS de nueva generación a los camiones que transportan mercancías. Usted ha hablado también del plan PLATA. Este diputado que siente curiosidad por esta materia qué duda cabe que sabe por qué ruta va. El plan PLATA no lo ha analizado el ministerio ni lo ha consultado con las federaciones de empresas transportistas, discrecionales o regulares, de viajeros por carretera y es algo aún nonato. A mí me sorprende. No he visto hasta ahora una partida presupuestaria con una consignación al respecto. Puede ser que leyendo en esta etapa tanto documento, quizá se me haya escapado; dígame cuál es la consignación, en qué va a consistir el plan PLATA y qué previsión tiene próximamente.

En cuarto lugar le pediría que nos explicase el impacto en los medios de transporte, en lo que a incremento de la seguridad y del control se refiere como consecuencia de la aplicación de las nuevas tasas con la que se ha gravado la movilidad ciudadana en los diferentes modos de transporte, es decir ferroviario, por vía marítima o por vía aérea. La recaudación de ese dinero no es competencia directa de la Subsecretaría, cierto es, pero la Subsecretaría, insisto, es el órgano regulador y tiene que analizar hacia dónde se canalizan esas recaudaciones que recoge Hacienda pero que tienen un destino finalista. Señor subsecretario, el 11 de septiembre marcó un hito en la historia del mundo. Por ejemplo, los ciudadanos se desplazan en medios aéreos con una preocupación notable, y queremos saber si la recaudación que se ha producido hasta el día de hoy a lo largo de este año está repercutiendo en la adquisición de equipamientos adecuados y están incrementando los mecanismos de seguridad.

En quinto lugar, es muy relevante señor subsecretario el órgano especializado en el análisis y estudio de los accidentes aéreos. Díganos cómo lo está potenciando, el personal de que dispone hasta el momento e incremento de medios, porque hace unos dos años quien presidía la Comisión nacional de investigación de accidentes aéreos presentó su dimisión e hizo unas declaraciones diciendo que no había medios para llevar a cabo estas funciones. Se han producido bastantes accidentes aéreos de distintos niveles en este ejercicio 2002. En consecuencia, señor subsecretario, le pediría y con esto termino, que nos describa profundizando las políticas en las materias a que estoy haciendo referencia, y a partir de mañana formalmente y a través del registro de la Comisión de Infraestructuras, se presentará un listado de preguntas específicas aclaratorias de aspectos a los que en esta intervención no he podido hacer referencia ni tampoco era menester.

El señor **PRESIDENTE**: La señora González del Valle tiene la palabra, en nombre del Grupo Popular.

La señora **GONZÁLEZ DEL VALLE GARCÍA DE LA PEÑA**: Quiero agradecer al señor subsecretario su presencia en esta Comisión y felicitarle por su intervención precisa y clarificadora. Por parte de nuestro grupo confirmo que apoyamos plenamente las políticas seguidas por su departamento en los distintos temas de su competencia. Sin restar importancia a los demás asuntos tratados por el señor subsecretario, queremos insistir en tres puntos de vital importancia en el ámbito de su departamento.

En primer lugar, resaltamos el avance logrado y el esfuerzo realizado por la Subsecretaría en temas relativos a la seguridad marítima, tema de tanta trascendencia en un país como el nuestro que es eminentemente ribereño, y a diferencia del Grupo Socialista resaltamos el incremento presupuestario para el 2003 en salvamento marítimo. En segundo lugar y en relación con el transporte por carretera, queremos hacer referencia y destacar el cumplimiento y la evolución de los acuerdos a que se llegó entre el Ministerio de Fomento y el sector de transportistas por carretera, que daban soluciones plenamente satisfactorias a los problemas más acuciantes de dicho sector. En tercer lugar destacamos el considerable incremento contenido en los Presupuestos Generales del Estado para 2003 en dotaciones presupuestarias para temas de aviación civil, objeto de evidente preocupación y de interés por parte del Ministerio.

Por último, reitero la felicitación y el apoyo de nuestro grupo tanto en relación con el contenido de su intervención, señor subsecretario, como a la labor que viene realizando habitualmente en su departamento.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor subsecretario para responder a los grupos.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Menéndez Menéndez): Señor Segura, como S.S. sabe el contenido de estas comparecencias está condicionado por el procedimiento parlamentario en principio a la aclaración de los temas presupuestarios. Sin embargo, le he dicho muchas veces, y no es una afirmación retórica sino que es la convicción y la práctica de este Gobierno, que este es un Gobierno democrático que quiere responder ante la Cámara, ante esta Comisión y ante las Cámaras parlamentarias sobre todos los aspectos con la profundidad que sea necesario. Por tanto, no tengo ningún inconveniente, sin perjuicio de contestar a las preguntas que luego se formulen por escrito sobre los datos de los créditos, en aprovechar para responder a las cuestiones que S.S. me ha planteado. Empiezo por la política en materia de salvamento marítimo, pero me gustaría decirle que es importante que no se impute al

Gobierno o que no se me impute en este caso a mí justamente lo contrario de lo que hacemos.

Su señoría efectivamente me solicitó el año pasado que se debatiera parlamentariamente el plan de salvamento marítimo. He de decir a S.S. que he pedido la comparecencia ante esta Comisión hace bastante tiempo, en cuanto se acordó el plan, y no soy dueño de las decisiones en ese sentido que tome la Cámara. El Gobierno pidió la comparecencia para explicar el plan, no sólo eso sino que este es el primer plan de salvamento marítimo, el plan 2002-2005, el primero que además de venir a explicarse en esta Cámara ha sido debatido con las comunidades autónomas en una reunión que se celebró en Cartagena en esta primavera en el mes de abril. Quiero recordar a S.S. que la Comisión nacional de salvamento marítimo es un organismo hipotéticamente creado por los gobiernos socialistas en la Ley de Puertos del año 1992, que nadie ha puesto en práctica hasta que este Gobierno celebró esa reunión y que en este momento tiene un decreto pendiente de dictamen del Consejo de Estado, que en cuanto esté se aprobará justamente para tener esa Comisión nacional y poder debatirlo. Si me permite S.S. este es un plan, del que ahora le hablaré, que como mínimo desde este punto de vista tiene dos requisitos que no ha tenido ninguno hasta ahora: Está debatido con las comunidades autónomas que tienen litoral, aspecto fundamental y va a ser presentado con la profundidad que SS. SS. deseen ante la Cámara. Aprovechando la coyuntura, le voy a dejar a S.S. una primicia porque tan es así que todavía no tenemos impreso el plan en el ministerio. Estas son las pruebas de imprenta que ayer recibí en la Subsecretaría y que con mucho gusto dejo a S.S., sin perjuicio de que me permita corregir si hay algún error material.

Hay una coincidencia absoluta en la necesidad de dotar de medios al salvamento marítimo y quiero recordar a S.S. que como ya dije el año pasado el incremento que se produjo fue del 75,2 por ciento en la subvención de capital y del 8,2 por ciento, ya el año pasado en Sasemar, era justamente para el plan, a lo que se añaden los incrementos que acabo de señalar para este año. Eso nos da medios suficientes para tener una organización de salvamento marítimo adecuada. El plan, como no puede ser de otra manera y creo que esto lo compartiremos, debe tener una perspectiva de política de Estado. No practicamos el adanismo. Hay una estructura de salvamento marítimo que se ha creado a lo largo de los años que es razonable y lo que hay que hacer es perfeccionarla. Ese es el enfoque del plan. Sobre ese planteamiento, además, hay que hacerlo con flexibilidad para poder adaptarse a las circunstancias. Por ejemplo la ejecución del plan anterior, que todavía a lo largo de este año está teniendo sus últimos coletazos, si se me permite la expresión (hace poco he estado en una tierra que conoce bien S.S., en Tenerife, con la última lancha de 10 metros), y ha superado en lanchas de 21 metros las previsiones, porque han demostrado que son útiles

y necesarias. Ese es también el planteamiento de este plan, ser flexible para adaptarse a las circunstancias. En todo caso, sobre ese esquema estamos trabajando, sobre la base de la coordinación con las diferentes administraciones públicas como elemento del plan, sobre la base de la transparencia y sobre la base de mantener una estructura de salvamento marítimo adecuado en lo que se refiere a las competencias del ministerio, sí incluye la coordinación, pero no incluye directamente la Guardia Civil, y estamos trabajando, atendiendo fundamentalmente a dos finalidades más moderadas; las demás están ahí, como son la seguridad del transporte marítimo de siempre, etcétera. Por un lado, la náutica de recreo que tiene un crecimiento espectacular. Su señoría al hilo de eso debe recordar cómo es este Gobierno el que ha regulado las motos náuticas como consecuencia del desarrollo, el incremento de matriculaciones y el que está potenciando las campañas de divulgación de las medidas de seguridad en la náutica de recreo a lo largo de estos años con unos resultados que he decirle que al Gobierno y a mí personalmente no nos satisfarán nunca porque en materia de seguridad un solo accidente es insatisfactorio. Hemos dicho muchas veces y vuelvo a repetir que trabajamos como si la seguridad absoluta fuera posible porque lo importante es estar en tensión hacia la seguridad, aun sabiendo que no lo es. Por tanto, a pesar del esfuerzo que se está haciendo, y lo que es objetivo y constatable espero no se niegue, nunca estaremos satisfechos en materia de seguridad. Por eso lo hemos puesto como una prioridad en nuestra programación. Desde ese planteamiento atendemos a esa primera necesidad y a otra que usted ha citado y comparto plenamente, que sólo toca tangencialmente a salvamento marítimo, pero lo toca. Se trata de la inmigración ilegal por vía marítima. España, y aprovecho para decirlo una vez más porque quienes somos como S.S. y yo de tierra de mar lo vivimos más y a veces no se vive suficientemente, es una tierra vinculada históricamente al mar. Todo en España al final acaba viniendo por el mar y también la inmigración ilegal. Estamos trabajando para estar perfectamente coordinados con la Guardia Civil, con los departamentos de la Administración que nos ayudan, como puede ser la Armada singularmente en algunos casos o el departamento de Aduanas en la medida que el Servicio de Vigilancia Aduanera también tiene algunas competencias, con comunidades autónomas con las que tenemos algunos acuerdos, para poder dar satisfacción a todo eso. En este caso concreto digo tangencialmente, porque para nosotros la inmigración como salvamento marítimo es un naufragio dramático al que hay que atender y hacemos todos los esfuerzos posibles y este plan también está en esa dirección.

Además, señoría, ha dicho una cosa que comparto y justamente eso es lo que está en el plan. Es necesario tener más medios y en este momento tenemos medios en cuanto a las lanchas de 15 y 21 metros que S.S. sin

duda conoce, pero deben ser potenciados en lo que se refiere a mayor capacidad de tracción, es decir más remolcadores. Pero además remolcadores que pertenezcan a la sociedad de salvamento marítimo, que potencien el servicio público y que potencien incluso el número de personas que van a formar parte del servicio, porque el plan contempla la creación de 40 puestos en esos cuatro remolcadores de altura, si queremos llamarles así, que el plan prevé y que buscan tener el marco más moderno que exista —lógicamente por razones puramente cronológicas aparte de técnicas—, con una capacidad de tracción superior a la que tenemos en este momento, y que además tenga sobre todo una capacidad de almacenamiento que permita que las operaciones, no de rescate de vidas sino de lucha contra la contaminación, se puedan hacer más rápido. Evidentemente si yo tengo que sacar carburante o lo que sea del mar, cuanta más capacidad de almacenamiento tengan los buques que están operando, menos viajes, por decirlo de una manera sencilla, tendré que hacer para conseguir todo ello. Por tanto, el plan está perfectamente financiado; lo estaba ya en previsión el año pasado, está este año y seguirá estando en el futuro para dar cumplimiento a las previsiones que aquí hay, que con mucho gusto serán entregadas a S.S. y que, repito, no excluye que tengamos una comparecencia parlamentaria específica para hablar del plan.

Por darle simplemente una cifra global de lo que el plan significa desde el punto de vista presupuestario en los tres años, le diré que estamos hablando de una inversión —en total desarrollo del plan— de 295,89 millones de euros, de los cuales 77,70 millones de euros se van a destinar a inversiones y 218 a gastos corrientes. Aquí hay que tener en cuenta que los gastos corrientes incluyen cosas muy importantes, casi es una inversión, porque es el mantenimiento de los sistemas de comunicación, de radar, de detección, etcétera, de los centros que S.S. ha citado muy oportunamente. Por tanto, lo que hace el presupuesto del año 2003, en línea con lo que venimos haciendo, es simplemente dotar presupuestariamente ese plan y dar satisfacción a esas necesidades.

Me gustaría acabar en este capítulo coincidiendo con S.S. también en otra cosa, pero al revés. No es que hayamos tenido suerte, que siempre es necesaria, yo como español a eso me apunto y la suerte siempre es necesaria; lo que tenemos es una clara política a favor de la seguridad. Estamos trabajando intensamente y estamos consiguiendo no tener más dificultades que las imprescindibles, por ejemplo las que produce a veces la climatología. Tengo que recordar a S.S. que otra comparecencia que he pedido hace casi dos años o año y pico, es para explicar uno de los incidentes justamente que ha demostrado cómo el sistema ha funcionado correctamente, que es el del buque *Castor*. Concretamente fue un incidente que se produjo hace dos años el día de Reyes, en el Mediterráneo, y todavía no se ha

producido la comparecencia, pero le aseguro que es por causas ajenas a mi voluntad. Yo no soy miembro de la Cámara, soy miembro del Gobierno; por tanto no me achaque que el Gobierno no viene a explicárselo. El Gobierno pide la comparecencia y si no le dejan comparecer no comparece, pero yo estoy encantado de poder dar toda la información que sea necesaria al respecto.

En segundo lugar, toca S.S. un aspecto que me parece también trascendente y me da oportunidad para aclarar algunas cosas, y es el de la aviación civil. Señoría, nosotros hemos dicho, y yo personalmente lo he dicho públicamente como subsecretario en muchas ocasiones, el mejor regulador (y lo soy en términos horizontales de todo el transporte del mercado postal y también a través del sistema de concesión y de la Delegación del Gobierno de las autopistas) es el que está callado salvo cuando tiene que hablar, y mucho más cuando hablamos de la seguridad. No estamos dispuestos en el Ministerio de Fomento, y creo que lo hemos demostrado con nuestras acciones políticas cada vez que estamos en esta tesitura, a que nadie instrumentalice la seguridad, un tema que no tiene precio, que no tiene debate y que no tiene discusión demagógica al servicio de unos o de otros intereses, los que sean. En este caso puntual el que usted me ha puesto sobre la mesa, señoría, al hilo de un conflicto de otra naturaleza laboral que nosotros respetamos, pero en el que no nos vamos a meter porque no es nuestro papel, pero sí en lo que se refiere a la seguridad.

Voy a explicar a S.S. lo que se está haciendo en esta materia, pero de entrada me interesaba centrar claramente que lo que no cabe aquí, si se me permite la expresión y no es una imputación que le haga a S.S. que no la practica, porque a lo mejor sí hay otros protagonistas que sí la practican, lo que no vamos a aceptar es la demagogia ni la instrumentalización de nadie. La Dirección General de Aviación Civil, que tiene los medios necesarios incrementados en los términos que ahora voy a exponer, hace exactamente lo que tiene que hacer. Lo hizo el 12 de julio del año 2001 cuando por primera vez vimos lo que supone la liberalización en el transporte y el papel que debe jugar una Administración más reducida que deja que las empresas hagan lo que tienen que hacer, que es crear empleo y ganar dinero, mientras se ocupa de lo que se tienen que ocupar, que es de garantizar que la seguridad en los servicios, como usted dice muy bien, funcione con calidad, y hemos mantenido siempre el mismo criterio. Entonces dijimos claramente, y volvemos a repetir, que es una irresponsabilidad instrumentalizar la seguridad en cualquier transporte, y más en el transporte aéreo al servicio de estrategias que no tienen nada que ver con el ciudadano ni con la calidad de los servicios. Tres millones de ciudadanos en el mundo, antes y después del 11 de septiembre, vuelan todos los días y los aviones son seguros; es estadísticamente el sistema de transporte

más seguro, aunque la estadística, como he dicho, a mi como regulador no me consuela. Me basta un accidente para sentirme obligado a seguir trabajando en esa dirección. Por tanto, cuando se pone en cuestión la seguridad alegremente hay que decir exactamente por qué. Por esa razón el ministerio sólo habla cuando tiene que hablar.

Usted ha citado un caso reciente y yo le explico lo que se ha hecho, por ejemplo, cuando se detecta en un problema concreto de las bodegas que se están realizando reparaciones sin la certificación del fabricante con arreglo a lo que exige la legislación vigente en materia de seguridad. Debo recordar a S.S. —aunque S.S. lo conoce perfectamente— que el sistema de seguridad aeronáutico es un sistema de redundancias, por definición, de repetición de sistemas de control y donde el protagonismo no es nunca de la autoridad aeronáutica, como algunos pretenden, el protagonismo del regulador es establecer la norma y supervisar su cumplimiento, que es lo que hacemos, pero el protagonismo es de los protagonistas del sector, del fabricante que tiene que certificar sus productos, de acuerdo con el tipo, etcétera, de los pilotos, de las compañías de transporte, de las autoridades o de las compañías que prestan servicios aeroportuarios. Pues bien, en este caso concreto se detecta este problema, naturalmente se actúa y se dice que no se pueden hacer las reparaciones sin la certificación correspondiente. A partir de ahí, quienes están sometidos a la regulación, que son las compañías, son quienes tienen que hacer lo que tienen que hacer y responder en su caso de lo que hagan. Como consecuencia de eso, si además de la medida inmediata de seguridad se detecta que hay un incumplimiento, se abre un expediente sancionador; cosa que en este caso se ha producido, señorita. Pero como hicimos en julio del año 2001, por citar el ejemplo anterior, nosotros no nos pronunciamos ni nos pronunciaremos sobre expedientes sancionadores hasta que estos estén perfectamente terminados, porque hay una serie de garantías, presunción de inocencia, o necesidad de prueba que requiere que eso sea así, y no dude S.S. que tendrá información cumplida en cuanto la haya en relación con este aspecto o con cualquier otro.

En materia de seguridad estamos haciendo exactamente lo que tenemos que hacer como reguladores, y es hacer que los protagonistas del mercado cumplan las normas, tratar de que no instrumentalicen la seguridad al servicio de otras estrategias que nada tienen que ver con la calidad del servicio ni con el interés público, y procurar que esto garantice adecuadamente que se puede confiar en la seguridad aeronáutica, y se puede confiar, señoritas, porque repito que 3.000.000 de personas vuelan en el mundo todos los días. Es un medio de transporte seguro, dentro de una argumentación que hemos reiterado muchas veces y que es evidente, porque es de puro sentido común, y es que la seguridad es siempre una aproximación estadística, un deseo de que

todo sea perfecto con arreglo al desarrollo de la técnica y al estado de una determinada actividad desde el punto de vista económico, en un momento determinado, pero poco más allá se puede ir. La Dirección General de Aviación Civil en ese sentido y la Comisión nacional de accidentes están dotadas de personal muy potenciado por este Gobierno, lo cual no quiere decir que no estemos, en línea con la política que acabo de describir, en un permanente estado de evolución, de tensión hacia la seguridad. En lo que va de legislatura —y la Cámara conocerá en ese sentido iniciativas del Gobierno todavía mayores— estamos haciendo lo que era imprescindible en la primera parte, y S.S. lo ha citado, que es la adaptación a la normativa internacional de OACI, CEAC, de las autoridades europeas, etcétera, en materia de seguridad para tener la normativa perfectamente al día. Esa es la primera parte del proceso; no voy a aburrir a S.S. pero con mucho gusto le enviaré la lista de todas las disposiciones que se han producido en este tiempo. Tampoco voy a utilizar un argumento que estadísticamente me beneficia bastante pero es nuestra obligación como Gobierno comparar lo que se ha hecho en términos numéricos en este periodo de tiempo con cualquier otro en materia de seguridad. Estamos en ello y además deduzco de su intervención que coincidimos.

En el tema de la Comisión de accidentes e incidentes aéreos claro que se ha hecho mucho en esta legislatura. Se ha dotado de más personal a la Comisión, se la ha dotado de muchos más medios y se ha conseguido agilizar uno de los elementos fundamentales de la misma como es la emisión de informes o dictámenes. Baste decir que el primer año, que lo tuvimos a medias, fueron 29 informes y ahora son 102 al año. Pero también hemos querido huir una vez más de la demagogia. En primer lugar porque la investigación de los accidentes aéreos es muy compleja técnicamente e idéntica en cuanto a mecanismo en todo el mundo porque es por definición un transporte internacional y hay que seguir los pasos adecuados, yo no puedo improvisar cuál es el resultado si los técnicos no me lo dicen. Además como dice la normativa vigente, que también es igual en todas partes, la finalidad de los análisis de la Comisión de investigación de accidentes es justamente detectar las causas de esos accidentes para utilizarlo luego a efectos de prevenir otros accidentes. Pero no es una institución de peritaje a pesar de que las comisiones tienen que aceptar presiones y solicitudes, legítimas naturalmente, sobre todo cuando hay factor humano y conflicto jurídico, a pesar de que a veces pueda ser incomprendido. Como todo esto lo expuse ante el Senado, que solicitó una comparecencia al hilo de un estudio que estaba haciendo sobre la seguridad en las infraestructuras y los transportes con carácter permanente, que creo está terminado para hacer un informe, le dejo mi comparecencia, y para que vea que hay una coincidencia voy a leerle directamente del «Diario de Sesiones»

lo que decía el señor Herranz Martínez, compañero de su grupo parlamentario en el Senado: Está desapareciendo el escepticismo que teníamos sobre el funcionamiento de la Comisión y reconocemos la labor que ha realizado el ministerio. Creo que vamos por el buen camino y que coincidimos en la finalidad; pero las cosas hay que hacerlas por su orden y con tranquilidad. Le pongo un ejemplo, señoría, en relación con la Comisión. Accidente de Málaga. Un 235 procedente de Melilla cae antes de entrar en la pista de Málaga. Inmediatamente empieza a trabajar la Comisión de accidentes que, debo recordar como hice en el Senado, es independiente funcionalmente de la subsecretaría, que simplemente la dota de medios. Empieza a trabajar la Dirección General de Aviación Civil, que hace su trabajo en la finalidad que le corresponde de manera distinta. Ese mismo día el subsecretario estaba naturalmente personado en el lugar del accidente para ver en las primeras aproximaciones qué podía haber ocurrido allí. Se continúa la investigación y en un momento determinado hay una petición judicial de que se dé una información. Naturalmente la Comisión de accidentes la da porque no puede ser de otra manera. Al poco tiempo, y no hago ninguna imputación a lo jurisdiccional porque respeto mucho el funcionamiento de la Administración de justicia, me parece que tenemos un buen y gran servicio público en España, aparece en prensa una información sobre la *caja negra* que imputa al piloto y al copiloto el error que pudo haber sido causante, y lo digo todo en potencial, del accidente. Habrá comprobado S.S. inmediatamente cómo se produce una reacción con manifestaciones y declaraciones en prensa en defensa legítima de intereses corporativos que nada tienen que ver con el accidente. ¿Qué quiero decir con esto? Que aquí hay muchos protagonismos; que en la seguridad aeronáutica hay muchos papeles a jugar; que cada uno tiene que jugar el suyo; que el Gobierno acepta cualquier crítica y acepta la responsabilidad que le corresponde; pero no puede aceptar que se le diga que no hace lo que está haciendo, que además lo está haciendo bien, y todos los demás protagonistas deberían jugar también con esa misma lealtad. Señoría, la Comisión de accidentes de investigación aeronáutica, si se me permite la expresión, no es una broma, es muy importante y los accidentes o incidentes en sí tienen una investigación muy compleja, como dije antes. Hay unos que con algunos elementos se puede saber lo que ha ocurrido; pero otros a lo mejor exigen años para hacer pruebas en laboratorios, para devolver piezas a las casas fabricantes, etcétera, precisamente porque el sistema de seguridad aeronáutica, como le decía a S.S., es un sistema de redundancias y complejo.

Quiero tranquilizar a S.S. en el sentido general —aparte de los créditos que como muy bien decía usted se le contestarán— y explicarle muy claramente que estamos haciendo lo que tenemos que hacer y que en el Ministerio de Fomento no vamos a dedicarnos a hacer

declaraciones fáciles para quedar bien en la foto, como decía S.S. No se trata de eso sino de la calidad de los servicios a los ciudadanos, como decía S.S., y de que tengan los mensajes adecuados y ciertos. Si el regulador quiere tener una cierta *auctoritas*, un cierto respeto del sector y de los ciudadanos lo que tiene que hacer es callar cuando tiene que callar y hablar con contundencia y con fundamento cuando tenga que hablar. Repito que la instrumentalización de la seguridad aeronáutica o de cualquier otro medio de transporte no es un tema en el que el Ministerio de Fomento vaya a colaborar bajo ningún concepto.

Me plantea en tercer lugar una cuestión que comparto plenamente y que es por otra parte cumplimiento de previsiones constitucionales y de la política que el Gobierno está siguiendo, y lo haré dándole un dato presupuestario que es lo más ilustrativo en esta materia, y que se refiere a las ayudas al transporte en relación con las zonas más dificultosas desde el punto de vista de la comunicación que son las zonas insulares, Ceuta y Melilla. En primer lugar, como conoce S.S. porque yo lo anuncié en esta Cámara y así se ha producido, el Gobierno aprobó este año un real decreto que actualiza todas esas medidas, incrementando considerablemente los créditos para esas ayudas. Baste decir que en Baleares el año pasado se duplicó para las mercancías, se incrementó al cien por cien, el crédito de subvenciones. Le voy a dar un dato puramente global tomando un periodo cronológico convencional, desde el año 1993 hasta el 2001. En el año 1993 prácticamente se daban 15 millones de euros de ayudas totales desde el Ministerio de Fomento para Canarias, Ceuta, Melilla y Baleares para el transporte marítimo y aéreo. En el año 1996, cuando llega este Gobierno, se había pasado de 15 millones de euros a 75 millones de euros; y desde el año 1996 hasta el año 2001 hemos pasado de esos 75 millones a 150 millones de euros. Eso es política de ayuda al transporte y a la cohesión en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla; y son números, señoría, no hay duda. En intervenciones anteriores, concretamente el año pasado y también en el anterior, ha planteado S.S., al menos a priori con razón en la duda, si los créditos que poníamos para esas ayudas eran razonables o no; ustedes creían que eran insuficientes. Yo le contesté entonces que por una razón de puro sentido común y en función de nuestros datos del crecimiento de la demanda creíamos que eran suficientes, pero no obstante yo no me iba a comprometer en el sentido de que no tenían techo y si no fueran suficientes a lo largo del periodo del presupuesto habría que hacer una transferencia de crédito o lo que correspondiera. Pues bien, señorías, este año han sido suficientes y por tanto mi previsión era correcta, y el año que viene la previsión de incremento, que antes he descrito brevemente porque la tengo desglosada por transportes, también es suficiente. No obstante si resultase que hay alguna insuficien-

cia se consideraría en su caso. Pero las cifras cuentan y lo único que puedo decirle es que esto es así.

Plantea otra cosa S.S. que me es muy querida personalmente y por eso le contestaré con precisión: las familias numerosas. Yo soy de familia numerosa y cuando venía a estudiar a Madrid desde provincias utilizaba las ventajas que entonces existían para las familias numerosas —concretamente los kilométricos de RENFE, etcétera, aquellos mecanismos clásicos— y que ahora están dentro del paquete que el Gobierno va estableciendo en un plan de asistencia a la familia que tienen muchos componentes. En ese sentido, simplemente quiero decirle que básicamente es el Ministerio de Trabajo, puesto que se trata de una política social, el que impulsa este tipo de actividad y sin duda cuenta con el apoyo del Ministerio de Fomento. Concretamente sobre este asunto he de decirle que hemos tenido un primer conocimiento de que alguna compañía pretendía hacer desaparecer las ayudas, pero lo que no puede hacer un regulador por definición es intervenir en el mercado y obligar a las compañías a que hagan una política de precios o de descuentos así o asao. Eso, desde el punto de vista del mercado, es lo que es. En ese mismo momento —creo recordar, aunque en todo caso le enviaré el documento a S.S., que yo estaba, entre comillas, de vacaciones, ya que, si se me permite la expresión, en este negocio del transporte las vacaciones son muy relativas, puesto que las cosas pasan casi siempre en verano, que es cuando hay más actividad turística, más movimiento de gente, etcétera— mandé una carta al Ministerio de Trabajo sosteniendo justamente lo que S.S. acaba de decir, de manera que coincidimos absolutamente. Pues bien, el Gobierno va a trabajar en esa dirección dentro del paquete global, pero ahora no le puedo dar una respuesta más concreta, ya que ello excede de mis competencias.

Ha dicho S.S. otra cosa que le agradezco, ya que pone de manifiesto lo que, salvo la parte interior, la subsecretaría de Fomento, tal como está hoy configurada, debe hacer, que es velar por la calidad de los servicios. Ahí estamos yendo en muchas direcciones. Es verdad que a lo mejor a veces no se explica suficientemente, pero lo que mejor demuestra si se está haciendo o no es lo que piensa la gente. Si cogemos las últimas encuestas, como por ejemplo —usted me lo ha citado en último lugar y por eso voy a referirme a ello— la relativa al transporte terrestre, veremos que el transporte terrestre español, en lo que se refiere a viajeros, es sin duda alguna el mejor aceptado del mundo, tiene una enorme calidad y un alto grado de satisfacción de los usuarios, sin perjuicio de que no seamos autocomplacientes. Esas mismas encuestas dicen que, estando muy satisfechos, quisieran mejorar un par de cosas: los servicios de las estaciones, que no es exactamente transporte, sino más bien la conexión con la infraestructura, y los servicios de reclamaciones en general en relación con los incidentes que pueda haber con los

billetes. A esto estamos atentos en horizontal, tanto la Dirección General de la Marina Mercante como la de Transporte Terrestre como la de Transporte Aéreo. Puedo citarle de memoria algunas de las cosas que se han dicho.

Para empezar, en el transporte aéreo somos el primer país que con todas sus compañías ha firmado en el Ministerio de Fomento la carta de servicios de calidad que luego se está aplicando. El primero en toda Europa, después de aprobarse la normativa comunitaria. Ni que decir tiene que en la política europea estamos sosteniendo, como S.S. conoce perfectamente por los debates habidos en esta Comisión y en la Comisión correspondiente de la Unión Europea, la mejora de la calidad en todos los aspectos. El último día, el día 3, aunque todavía no se ha aprobado, estuvimos apoyando la nueva normativa sobre *overbooking*, esperando, si todo va bien y la presidencia holandesa lo lleva a término, que en diciembre se pueda aprobar para las iniciaciones correspondientes. Ahora, conviene decir —cito el ejemplo porque desde mi punto de vista es importante en términos de entender políticamente lo que se está haciendo— la verdad y toda la verdad, porque el *overbooking*, la sobreventa —no me gusta, dicho sea de paso, que acabemos siempre hablando en inglés— de billetes es estructural a los servicios de transporte y singularmente al transporte aéreo, y es además una enorme ventaja para el consumidor, porque, sin esa sobreventa, un avión que se vende un año antes de que realice el vuelo y que puede ir cambiando los billetes, no habría la flexibilidad para hacer la reserva. Su señoría conoce perfectamente, como usuario casi forzoso de esos servicios, como nos ocurre a quienes estamos en esta actividad, más a SS.SS., que acuden al Parlamento representando a toda España, las ventajas que tiene esa flexibilidad, pero es verdad, en línea con la calidad, y lo comparto con S.S., que lo que es una ventaja no se puede convertir en un abuso. Por tanto, se tiene que establecer un margen y tiene que haber unas compensaciones y unos derechos claros de los ciudadanos a la hora de usar en este caso el transporte aéreo, pero valdría para el transporte marítimo o para el terrestre. Así pues, señoría, estamos trabajando en esa dirección en términos horizontales. Acabo de citar la carta del transporte aéreo y SS.SS. conocen, porque ha habido un debate parlamentario, la información y los ejercicios que están recomendados ahora en todas las cartulinas, porque lo ha impuesto el regulador en las compañías aéreas, debido al llamado síndrome de la clase turista, la posibilidad de riesgo de enfermedad tromboflebítica, etcétera. También con mucho gusto, señoría, le puedo mandar la enumeración de las cosas que se están haciendo.

Por último, señoría, el transporte por carretera. Perdóneme que discrepe en una cosa. No sólo se ha debatido con el sector el Plan de Transporte de Mercancías, sino que también el ministro ha venido expresamente a

explicarlo a esta Cámara. **(El señor Segura Clavell: No. El Plan PETRA no se ha visto aquí.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señor Segura, le ruego que deje terminar al señor subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Menéndez Menéndez): Sería cuestión de comprobarlo en el «Diario de Sesiones». **(El señor Segura Clavell: No.)** Ya he dicho que el Plan PLATA —sigamos los pasos justamente para poder debatirlo primero con el sector por el procedimiento democrático previsto en la ley, que es el Comité nacional, de acuerdo con la Ley del Transporte— no es un plan cerrado, puesto que ahora estamos trabajando en él. Nosotros trabajamos por anticipado y lo mismo que el año pasado sabíamos que estábamos trabajando en una dirección para el Plan de Salvamento y lo dotamos presupuestariamente, aunque faltaba hablar con las comunidades autónomas y la tramitación correspondiente, ahora también hacemos previsiones, a la espera, naturalmente, de que se apruebe el acuerdo. Haremos exactamente igual por lo que al transporte terrestre se refiere, ya que también hay una coordinación con las comunidades autónomas muy eficaz y un clima muy constructivo, lo que demuestra, dicho sea de paso, que los discursos que a veces escuchamos que ponen en cuestión nuestra forma de Estado, el Estado de las autonomías, no tienen mucho fundamento. Yo le aseguro que, en cuanto al transporte terrestre, en donde se ve claramente la fragmentación territorial de las competencias de cada uno, la coordinación es excelente. Podemos cometer errores unos y otros, pero la coordinación es excelente. ¿Que tiene que ser mejor? Sin duda. Siempre puede ser mejor, pero en este momento es excelente.

El Plan PETRA contempla una amplísima gama de medidas y todas ellas tiene soportes parciales en los presupuestos, pero no con un programa específico para el Plan PETRA o para el Plan PLATA, sino dentro de la dirección general correspondiente, en los ámbitos que sean, por ejemplo, en la formación, en el apoyo a los temas de seguridad, etcétera. Sobre todo —conviene destacarlo para que no se confunda políticamente, el ministro Álvarez-Cascos lo ha dicho con reiteración y yo mismo en las oportunidades que he tenido y los propios protagonistas del sector lo conocen y lo comparan—, no es un plan al viejo estilo o concepto de la pre-determinación administrativa de una realidad que luego no se da y que conduce al fracaso. Para que nos entendamos, no es un plan quinquenal, sino un plan en el sentido de que el sector tenga debatidas y consensuadas unas líneas de actuación y protagonice dicho plan, es decir, que es un plan para que la sociedad civil camine en línea con lo que está demandando el futuro para el transporte de mercancías y eventualmente para el transporte de viajeros. Está dando ya sus resultados en todas las líneas: en la mejora del dimensionamiento de

las empresas, en la mejora de los mecanismos de gestión, cualesquiera que sean estos —cooperativos, grandes empresas, etcétera—, y en las ayudas al abandono de actividad, que se han incrementado considerablemente —puedo darle los datos a S.S., además de que están previstas también en los presupuestos— a lo largo de estos años, empezando por determinados grupos de transportistas y abarcando a todos, incluso a los transportistas, desde este mismo año, de transporte ligero, para que se pueda producir esa salida razonable de quienes por razón de edad quieren abandonar el sector y puedan entrar en empresas con un planteamiento más moderno. Eso también es, dicho sea de paso —aprovecho para remarcarlo—, política social, porque en el sector del transporte de carretera en España, de mercancías sobre todo, como S.S. conoce, el protagonista es el autónomo y esas personas, a las que el ministerio está defendiendo precisamente porque representan la libertad de empresa, habiendo presentado un recurso en Bruselas contra la directiva que limita dicha libertad, necesitan también que, cuando les toque el momento de abandonar, se les facilite de alguna manera ese tránsito para poder hacer las cosas que hay que hacer y que, como digo, están previstas en el Plan PETRA, que, en todo caso, supone que el protagonismo es del sector, de los empresarios. Naturalmente, tranquilizo a S.S. en cuanto al Plan PLATA, porque sí está debatido en el Comité nacional con todo el sector, y en este momento lo estamos justamente debatiéndolo. Por eso no le voy a explicar a S.S. un plan que no existe. Le he dicho que ya tenemos previstas las dotaciones y que va a existir.

El cuarto o quinto tema que me planteaba S.S. es el de —el quinto había sido la comisión de accidentes, pero lo uní con el tema aeronáutico— la eficacia de la tasa de seguridad. A las pruebas me remito. Primero, conviene distinguir dos aspectos de seguridad que en castellano no se distinguen bien, se distinguen mejor en inglés *the safety and security plan*. Una cosa es la seguridad operativa, es decir que los trenes funcionen correctamente, que los aviones vuelen correctamente, y otras cosa es la seguridad orden público, que es la que está vinculada al 11 de septiembre. Comparto con S.S., con su grupo y con mi grupo parlamentario la idea de la trascendencia que ha tenido el 11 de septiembre y lo que pensamos todos sobre el terrorismo como amenaza para la vida democrática en el mundo en general. Sin embargo, desde el punto de vista de los transportes no vale estar siempre en la coartada permanente, como escucho a veces a algunos de los protagonistas del sector, del 11 de septiembre. El 11 de septiembre pasó, ha tenido sus consecuencias —que ahora explicaré— en este sentido de la seguridad orden público, pero antes y después del 11 de septiembre había transporte marítimo, aéreo y terrestre, debe seguir habiéndolo y debe ser de calidad, adecuado, competitivo, etcétera. No vale, por tanto —y no estoy respondiendo con esto a

S.S. pero estoy tratando de centrar el debate—, escuchar permanentemente que el 11 de septiembre, desde el punto de vista de los transportes, es también un parapeto en el que uno se puede escudar para cualquier cosa. No, el 11 de septiembre pasó.

¿Qué consecuencias ha tenido el 11 de septiembre? Evidentemente, consecuencias en materia de seguridad orden público, muy importantes. Son evidentes en el caso del transporte aéreo que ha sido el elemento protagonista del 11 de septiembre, y son igual de evidentes en el resto de los transportes. Debo decir una cosa a S.S. que creo que ya dije públicamente en esta Cámara y, si no, en el Senado, pero que repito aquí. La mejor medida de seguridad orden público —no la otra— es casi siempre la que no se conoce. No vamos a anunciar qué medidas de seguridad vamos a adoptar como es natural, pero le aseguro que incluso antes del 11 de septiembre había medidas de seguridad en todos los medios de transporte, desde que nosotros estamos en el ministerio, tratando de garantizar esa seguridad orden público que, repito, es lo mismo. No es posible la seguridad absoluta y, en todo caso, la responsabilidad básica es evidente que es del Ministerio del Interior, pero nosotros colaboramos en toda la línea.

Esa tasa, que como S.S. reconoce, no recauda el Ministerio de Fomento sino el Ministerio de Hacienda, claro que se traduce en las medidas. Si hace falta más Guardia Civil, que hace falta y que el Gobierno ya ha dicho que iba a poner más medios, lógicamente se hace por el Gobierno con los presupuestos del Estado y, en parte, con el ingreso de esa tasa. Si hace falta poner medios mecánicos de control —estoy diciendo cosas en general— claro que se hace. Aprovecho para decirle otra cosa que el Gobierno ha reiterado, sobre todo en el transporte aéreo, porque el debate se ha producido en España y en Bruselas.

Señorías, en un sistema de transportes integrado en un mercado cada vez más abierto y competitivo, cada parte tiene que tener su protagonismo, y repito lo que dije el año pasado, si no recuerdo mal, en esta misma comparecencia. Hay unos gastos de seguridad que evidentemente tienen que ir al presupuesto de los Estados, algunos de los que acabo de citar, pero hay unos gastos de seguridad que evidentemente son de las compañías de transporte, porque no se puede estar en ningún sector de actividad sin asumir los costes de los riesgos empresariales que ese sector representa; por tanto, tienen que ser de las compañías. Y también hay, señoría —déjeme terminar el argumento— unos costes que tiene que pagar al final el usuario si el servicio que se le presta es de mayor calidad. Podremos discutir el equilibrio en ese reparto, pero no podemos negar esa realidad económica evidente, y todo lo demás es hacer —no me atrevo a decir que demagogia— argumentación fácil; es decir, si las compañías aéreas, por poner un ejemplo, pretenden que los presupuestos de todos los Estados corran con todos los costes que les corres-

ponden a ellas es un poco difícil. Le pongo un ejemplo. Este Gobierno lleva impulsando en Bruselas una directiva que S.S. conoce en relación con la formación de las tripulaciones de cabina de los aviones, porque estamos convencidos, y lo llevamos diciendo años, de que tienen que tener —porque son unas personas que, si se me permite la expresión, no son simplemente camareeros son mucho más— una formación de seguridad específica. Ese es un coste que tienen que tener las compañías, y estoy esperando a que todos los países se acerquen a la posición española y se apruebe de una santa vez la directiva, pero mientras tanto reconocerá que España va por delante, porque aquí tienen esa formación y en otros sitios no la tienen. Por tanto, me parece que en ese sentido la coincidencia en cuanto al objetivo es clara siempre que reconozcamos, repito, que los costes tienen que estar repartidos entre todos los protagonistas de cualquier tipo de actividad.

En esta misma línea, aprovecho la argumentación de la señora González del Valle, a la que lógicamente agradezco su intervención y su apoyo a la política del Gobierno, y como ejemplo de cómo estamos desarrollando esta tarea desde el punto de vista regulatorio, puede servir, como otro cualquiera, los acuerdos de octubre de 2000 con el sector del transporte terrestre que se han traducido en una serie de actividades que SS.SS. conocen perfectamente y que se han alcanzado desde el diálogo, desde la cercanía a la realidad de los mercados que tenemos que regular, desde la protección de los intereses de los usuarios y de los consumidores, es decir de los ciudadanos, que al final son los protagonistas últimos de todas estas políticas, y desde la transparencia parlamentario y de información en relación con todos estos aspectos.

Más allá de esta explicación genérica, que responde a las cuestiones planteadas por S.S., en cuanto al detalle de cada uno de los créditos, una vez formuladas las preguntas por escrito, con muchísimo gusto contestaré a todas ellas, pero me ha parecido que puesto que S.S. planteaba el debate en estos términos, aunque desde el punto de vista estrictamente formal excedamos un poco lo que es el formato parlamentario en este debate, había que dar esta respuesta, porque creo que S.S. y yo y desde luego mi grupo Parlamentario y el Gobierno coincidimos en una cosa fundamental que quiero resaltar una vez más, porque creo que tiene consecuencias por encima —si se me permite la anécdota— de si el presupuesto es del Ministerio de Fomento o del de Transporte. Coincidimos en el convencimiento profundo y en la creencia de que el sistema democrático de debate y de hacer política es el único digno desde el punto de vista humano, el único digno desde el punto de vista de la altura de la historia en la que estamos, por lo que hay que cultivarlo, hay que cuidarlo y hay que poner las menores trabas posibles al diálogo y al procedimiento del funcionamiento democrático en los

términos que, en este caso en España, corresponden al marco constitucional.

Nada más.

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

Señorías, terminada la comparecencia del señor subsecretario de Fomento, suspendemos la Comisión por 30 segundos, para dar paso al siguiente compareciente.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE RENFE (CORSINI FREESE). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (ESQUERRA REPUBLICANA DE CATALUÑA) (número de expediente 212/001179), DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (BLOQUE NACIONALISTA GALEGO) (número de expediente 212/001184) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA (número de expediente 212/001257).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, damos la bienvenida al siguiente compareciente, presidente de RENFE, don Miguel Corsini, explicándole que el modo de la comparecencia es, en primer lugar, preguntas de los grupos y, en el caso de que quiera hacer una intervención previa, puede hacerlo. Para su intervención previa, tiene la palabra el señor Corsini.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Corsini Free-se): Gracias, presidente. Gracias, señorías. Buenos días.

Mi intervención previa puede aclarar algunas de las preguntas que me van a hacer a continuación, y así lo hemos hecho otros años.

En primer lugar, los presupuestos de explotación y capital que presenta RENFE para el ejercicio 2003 contienen la plasmación a un año de los objetivos estratégicos que deben permitir continuar mejorando la calidad de nuestros servicios y resultados económicos, tal y como en años anteriores.

El presupuesto del año 2003 tiene como base un conjunto de proyectos estratégicos que permitirán alcanzar los resultados previstos en este presupuesto y mejorar la posición de ejercicios siguientes. Como ya señalé en mi intervención el año anterior, se han ido concretando hechos significativos que inciden directamente en las proyecciones de la empresa, incluso en los planteamientos estratégicos de varios negocios de RENFE, entre ellos, la explotación de alta velocidad, adquisiciones de 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 evolución de la economía. Dichas circuns-

tancias se han incorporado al presupuesto para el ejercicio 2003 en la anualidad que corresponde.

Desde el punto de vista de las relaciones económicas de la empresa con el Estado, este presupuesto debe enmarcarse en un entorno caracterizado por las siguientes premisas. La gestión de la infraestructura, que es la circulación y 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, 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 de la Administración del Estado, las aportaciones para cercanías, regionales e intereses de la deuda del Estado y gestión de la infraestructura, son considerados como ingresos en la cuenta de resultados y las aportaciones para el plan de viabilidad se consideran como reposición de capital. En síntesis, la aportación del Estado está justificada desde el punto de vista económico y los objetivos de la empresa determinados, pudiendo seguirse su cumplimiento en todo momento.

A continuación expondré un avance de los resultados del ejercicio en curso, para pasar a referirme al presupuesto de 2003 y las perspectivas de futuro.

En relación con el 2002, 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 2002 arroja una buena evolución para las unidades de negocio operadoras de viajeros, que mejoran el saldo de contribución previsto. Respecto al año anterior, los ingresos de tráfico han crecido: en cercanías, un 4,9 por ciento; en regionales, un 4,8; en el AVE, un 8,1 y en las grandes líneas, un 8,8. El tráfico en el transporte de mercancías se ha visto afectado por la evolución de la economía europea y los ingresos asociados al mismo se mantienen en los mismos niveles del año anterior.

La puntualidad de los trenes que operan las unidades de negocio de viajeros sigue siendo satisfactoria, alcanzando un 96,4 por ciento los servicios regionales; un 98,7 por ciento en cercanías; un 95,4 en grandes líneas y un 99,8 por ciento en alta velocidad.

Los ingresos comerciales diferentes de los derivados del transporte de viajeros y mercancías se han incrementado un 11,9 por ciento respecto al año anterior. Los gastos totales en este período se han contenido por debajo de la inflación real —su aumento se sitúa en el 0,7 por ciento—, pasando de 1.920,7 millones de euros en el año 2001 a 1.934,8 millones de euros en el 2002. Los intereses financieros han disminuido en un 18,5 por ciento, pasando de 296,9 millones de euros en el año 2001 a 241,8 millones de euros en el 2002 como consecuencia de la evolución de los tipos de interés. Por tanto, el avance del ejercicio en curso incluido en estos presupuestos generales contempla un resultado antes de subvenciones de menos 1.345,5 millones de euros y es consecuencia de la financiación de la gestión de la infraestructura, de la gestión de la deuda por cuenta del Estado y de la prestación de servicios de cercanías y regionales, siendo sólo un 12 por ciento el capítulo de compensación de pérdidas —lo que llamamos el plan de viabilidad y efecto IVA—, cumpliendo el presupuesto de explotación de RENFE incluido en los Presupuestos Generales del Estado aprobados para el 2002.

Adicionalmente, se considera una aportación de capital de 31 millones de euros, de los que 30,1 corresponden al plan de recursos humanos —financiación del plan de jubilaciones anticipadas y bajas incentivadas— y 961.000 euros a la aportación para la Agrupación europea de interés económico Sur-Europa-Mediterráneo, para estudios de conexión de alta velocidad con Francia, totalizando 1.376,5 millones de euros de aportación del Estado a RENFE en el ejercicio 2002.

En relación con el presupuesto para 2003, las aportaciones del Estado son de 1.348,5 millones de euros, cantidad ligeramente inferior al total de aportaciones del año anterior, correspondiendo 694,9 millones de euros a la subvención de explotación destinada a cercanías, regionales, intereses de la deuda del Estado, intereses asociados a infraestructura y plan de viabilidad y 653,6 millones de euros a la 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.

El presupuesto de explotación elaborado por RENFE presenta un resultado antes de subvenciones de -1.337,9 millones de euros, de los que más del 54 por ciento corresponden al convenio de gestión de infraestructura, el 17 por ciento a gastos financieros de la deuda del Estado, el 19 por ciento a obligaciones de servicio público —cercanías y regionales— y sólo un 10 por ciento corresponde al saldo neto de beneficios y pérdidas de las unidades que operan en el mercado. En síntesis, el 90 por ciento corresponde a actividades de servicio público, como infraestructura, cercanías, regionales y deuda del Estado, y sólo el 10 por ciento corresponde a actividades en régimen de mercado.

Con las aportaciones previstas, RENFE presenta un presupuesto de ingresos y gastos equilibrado, como en años anteriores, y, por partidas, en la comparación del año 2003 con el año anterior, cabe hacer los siguientes comentarios. Los ingresos de tráfico presentan un crecimiento del 6 por ciento sobre el avance del año 2002 y los gastos totales un 3 por ciento. Los gastos de personal incorporan una política salarial acorde con las disposiciones contenidas en el proyecto de ley de presupuestos para 2003 y la continuación de los planes de recursos humanos llevados a cabo hasta el momento. Los materiales y servicios del exterior presentan un incremento del 7,6 por ciento sobre 2002 como consecuencia de mayor actividad e incorporación de nuevos servicios. Los gastos financieros contemplados en este presupuesto alcanzan la cifra de 438,6 millones de euros.

En el ejercicio 2003 continuaremos avanzando en la materialización de nuestro objetivo de impulsar el ferrocarril español como modo de transporte que da soluciones y respuestas a la necesidad de movilidad de la sociedad. A este respecto, se pondrá en funcionamiento la relación Madrid-Zaragoza-Lérida por la nueva línea de alta velocidad de ancho internacional contemplada en el Plan de Infraestructuras 2000-2007. En este presupuesto hemos contemplado en principio una estimación sobre los ingresos y gastos asociados basándonos en nuestra experiencia en la explotación del AVE Madrid-Sevilla, aunque entendiendo que este es un nuevo mercado que tiene características diferentes en cuanto a madurez y tipología de clientes.

De cara al futuro próximo tenemos como punto de partida las mejoras y avances ya conseguidos y vamos a aprovechar los recursos que tenemos, tanto humanos como materiales, para que la empresa mantenga una posición de liderazgo en el mercado de transportes.

La inversión que RENFE tiene previsto realizar en el ejercicio 2003 se estima en 935,6 millones de euros, de los que 917 millones de euros corresponden a inversiones materiales y el resto son inversiones financieras por valor de 18,6 millones de euros. Estas inversiones incluyen fundamentalmente las requeridas para la operación del transporte, las correspondientes al mantenimiento y rehabilitación de los activos de infraestructura, las obras en la red convencional afectadas por nuevas infraestructuras, convenios con comunidades autónomas 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 prosigue la fabricación de los trenes para la explotación de la nueva línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera.

Las inversiones en el ejercicio para los citados trenes es la siguiente. Para 32 trenes de velocidad máxima 330/350 kilómetros/hora, que realizarán el tráfico de larga distancia, 37 millones de euros. Para 20 trenes de

velocidad máxima 250/270 kilómetros/hora, que realizarán tráficos intermedios, 11,4 millones de euros. Para 12 trenes autopropulsados de rodadura desplazable, que realizarán tráficos compatibles entre las líneas de alta velocidad y convencionales, 6,2 millones de euros. Asimismo, está prevista la contratación de nuevo material relacionado con la alta velocidad, destacando: 44 motrices de ancho variable para composiciones de rodadura desplazable por un importe estimado de 141,3 millones de euros; ocho composiciones de ancho variable para tren hotel por un importe total estimado en 72 millones de euros. El conjunto de las actuaciones en material móvil relacionadas con la línea de alta velocidad tienen un gasto previsto en el año 2003 de 110 millones de euros.

Además, están previstas inversiones relacionadas con las nuevas infraestructuras, que supondrán un gasto en el año 2003 de 95,6 millones de euros, que corresponden a la construcción de los talleres necesarios para el mantenimiento de los trenes, la adaptación de las actuales estaciones de Puerta de Atocha, Sants, Lleida y Calatayud y las inversiones relacionadas con la puesta en operación comercial de la nueva línea.

Otras inversiones de las unidades de negocio operadoras del transporte que cabe resaltar son las siguientes: AVE realizará inversiones relacionadas con la explotación de la actual línea Madrid-Sevilla y grandes líneas invertirá 28,5 millones de euros, de los que el 68 por ciento corresponde a actuaciones en material de rodadura desplazable y a modernización del parque de locomotoras. Asimismo se destaca la adquisición de tres trenes tipo Alaris, con un pago inicial en el ejercicio de 3,7 millones de euros, con un coste total estimado del proyecto de 28,9 millones de euros.

Cercanías. En el ejercicio 2003 se invertirán 96,6 millones de euros, entre los que cabe citar 14 trenes CIVIA, contratados en el 2000 con una consignación de 24,6 millones de euros en el ejercicio. Contratación de la adquisición de 80 trenes de nueva serie con un importe total de 334 millones de euros con una consignación de 34,4 millones de euros en este ejercicio.

Modernización de trenes de la serie 446, con un gasto en el ejercicio de 18 millones de euros. Las inversiones en estaciones por valor de 6,8 millones de euros. Luego, en lo que se refiere a regionales ejecutará inversiones en el ejercicio 2003 por valor de 38,9 millones de euros, entre las que deben mencionarse 21 trenes diesel TRD 3, aprobados en el ejercicio de 2001, que supone el 48 por ciento de la inversión de la unidad de negocio en el ejercicio, y 21 trenes regionales eléctricos TRE, con un pago inicial en el ejercicio de 2,5 millones de euros. Las unidades de negocio de cargas y transporte combinado prevén invertir en conjunto en el próximo ejercicio 67,5 millones de euros. Estas inversiones se destinan a programas de modernización del parque de vagones, modernización de las terminales de cargas, así como a la mejora de la

productividad de locomotoras, 31 por ciento, cuya partida más importante es la transformación de las locomotoras serie 333, cuya entrega finalizará en este ejercicio. Asimismo, un 16 por ciento se destinará a la adquisición de vagones.

Las inversiones en activos de infraestructura incluyen convenios con comunidades autónomas, con los siguientes gastos en el ejercicio: Xunta de Galicia, 52,9 millones de euros, Junta de Castilla y León, 26,5 millones de euros y la Junta de Extremadura, 20,3 millones de euros. Inversiones en red convencional afectadas por las nuevas infraestructuras, cuyo gasto previsto en el año 2003 será de 90 millones de euros. Las realizadas por mantenimiento de infraestructura, que supone un 17,6 del total. Las inversiones en activos asignados a la unidad de negocio de circulación, un 2,3 por ciento, están destinadas fundamentalmente a mejorar las instalaciones relacionadas con la seguridad de la circulación y los centros de control de tráfico. Otras inversiones ejecutadas en coordinación con el Ministerio de Fomento suponen un 2,6 del total.

En relación con el desarrollo de otros negocios cabría destacar: el 1,2 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 2 por ciento del total del ejercicio. El 1,3 se destinará al equipamiento de los talleres de mantenimiento de trenes y adquisición de piezas de parque, adicionalmente a las ya señaladas en relación con las nuevas infraestructuras y nuevos servicios de alta velocidad. Finalmente, el 1,6 por ciento del total se destinará a inversiones en equipamiento de la red de fibra óptica, ligadas a contratos con clientes.

Perspectivas de futuro. Desde el punto de vista económico y de presupuestos, en los últimos años RENFE ha ido reduciendo sus necesidades de apoyo público, tanto en términos absolutos como relativos respecto al PIB, demostrando una eficacia en la gestión no sólo concentrada en el incremento de ingresos sino también en la contención del gasto. Sin embargo, no se puede olvidar que las empresas trabajamos hoy en un entorno globalizado en el que, más que las ventas de la próxima semana, se tiene en cuenta la capacidad para generar valor para la sociedad en su conjunto. Por ello, es nuestro objetivo continuar en el desarrollo de nuevos servicios y productos que generen valor añadido, tanto para la empresa como para sus clientes. La estrategia para afrontar el futuro con éxito pasa evidentemente por la mejora continua de la calidad 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. El Ministerio de Fomento tiene prevista la puesta en servicio de la nueva infraestructura de

alta velocidad entre Madrid y Leida, que habrá de prolongarse hasta Barcelona y la frontera francesa.

Ante esta nueva realidad, que nos abre unas amplias expectativas en un corredor que genera una de las mayores movibilidades del país, llevamos tiempo trabajando a fin de diseñar y ofrecer una oferta, tanto de material como de servicios, que sea atractiva para nuestros clientes actuales y los que se puedan incorporar en el futuro y que nos permita incrementar drásticamente la cuota de participación en el mercado.

Un primer paso ya lo hemos dado con la adquisición del nuevo material para alta velocidad, tanto para servicios de larga distancia como regionales. Con este material, las ventajas y posibilidades de estas nuevas infraestructuras ya no van a quedar circunscritas exclusivamente a este corredor, sino que también podrá beneficiarse de ellas una importante parte de la población que reside en ciudades fuera del mismo pero conectadas a esta línea. Además, las nuevas infraestructuras contribuirán a disminuir el número de circulaciones de viajeros en ese tramo de la red convencional y aumentará por tanto la capacidad de surco para los trenes de mercancías, ofertando nuevas prestaciones a sus clientes y aumentando de esta forma su rentabilidad.

En esta misma línea, cabe señalar que el reciente paquete de medidas propuesto por la Comisión Europea para acelerar la creación de un espacio ferroviario integrado, contempla entre sus acciones la modificación de los métodos de trabajo con el fin de avanzar más rápidamente hacia la interoperabilidad del ferrocarril convencional. Como recoge la Directiva 2001/16 de la Comunidad Europea, de 19 de marzo de 2001, la eficiencia de la explotación y la calidad de los servicios es un elemento fundamental de la estrategia de la Comisión para lograr el mercado único ferroviario, realizable mediante la interoperabilidad, junto con la liberalización del mercado y la armonización técnica.

Según las previsiones de la Unión Europea para los próximos años, el crecimiento europeo debería provocar un incremento del tráfico de viajeros que rondaría un 25 por ciento. Por otra parte, la saturación de carreteras y aeropuertos, en los últimos años ha llevado a buscar soluciones que en alguna medida han modificado el destino de las inversiones, que crecen en infraestructura ferroviaria.

Como ya he señalado, seguir reduciendo el coste del ferrocarril para el Estado, de forma compatible con una mejora de la oferta y de la calidad, es un objetivo prioritario de RENFE. Creo que hemos sabido aprovechar las oportunidades que se nos han presentado en los últimos años y seguiremos trabajando en esta línea para tener un ferrocarril eficaz y eficiente que pueda competir en el mercado del transporte.

El señor **PRESIDENTE**: Como han sido varios los solicitantes de la comparecencia del señor presidente de RENFE, si les parece, señorías, seguiremos la técnica

habitual de ir de mayor a menor que se emplea en esta Comisión, salvo que algún grupo tenga prisa o interés en intervenir el primero de ellos. Me dirijo básicamente al Grupo Mixto, que es uno de los peticionarios de la comparecencia. ¿Les parece bien? (**Asentimiento**.)

Entonces, seguiremos la técnica habitual, con la intervención del Grupo Socialista. La señora Miralles tiene la palabra.

La señora **MIRALLES I GUASCH**: Bienvenido, señor Corsini.

Según descripción del propio Ministerio, RENFE realizaba o realiza, no sé qué término tengo que emplear, sus actuaciones en el marco de los contratos-programa suscritos con el Estado. El último contrato-programa es de 1999-2000, que se prorrogó parece que sine die. Esta es mi primera pregunta, señor Corsini. ¿La fórmula del contrato-programa sigue vigente? Si es así, ¿por qué nos basamos en el de hace dos años? ¿Por qué no hemos elaborado un nuevo contrato-programa actualizado? Uno de los objetivos de aquel contrato-programa era el de adaptar dicha entidad pública hacia el nuevo escenario ferroviario del mercado único. En ese contexto se establecía un objetivo clave que era el saneamiento financiero y las posibles fórmulas aplicadas para que dicha entidad pudiera iniciar su nueva andadura sin cargas ni deudas, unas deudas que tienen orígenes distintos pero que ascienden más o menos a 7.000 millones de euros, y que además pueden incrementarse con la compra de nuevo material. Señor presidente, ¿nos podría decir la cifra exacta de esta deuda y si ésta se puede incrementar con la compra de nuevo material? Esta situación parece un poco incompatible con la fecha de marzo de 2003, anunciada para la libre concurrencia de los operadores, en definitiva, para la liberalización. ¿Qué tiene previsto RENFE ante esta situación? Según aquel contrato-programa había la intención de crear un grupo de trabajo para este tema con representantes del Ministerio de Fomento, del Ministerio de Economía y con la propia compañía. Nos gustaría saber si este grupo de trabajo se ha constituido y se ha elaborado algunos materiales, algunas conclusiones que nos puedan ser de interés. El tema de la deuda es sumamente importante porque puede influir e incluso hipotecar el nuevo modelo ferroviario anunciado repetidamente por el propio ministro. Por lo tanto, señor Corsini, queríamos que nos informase sobre la vigencia y la programación del contrato-programa, el tema de la deuda y la repercusión de la deuda sobre el nuevo modelo de gestión. También nos gustaría que nos aclarase cómo se planteará el canon de uso de las vías por operadores externos que puedan utilizar dichas vías a partir de esta fecha, marzo del 2003, y cómo puede repercutir esto en el presupuesto.

Otro tema que nos parece de sumo interés es la compra de material móvil. Usted mismo, y repetidamente,

cuando ha hecho la presentación de los presupuestos años tras año nos ha expuesto las previsiones de gasto en material móvil. Sin embargo, parece que la ejecución de estas partidas va un poco retrasada, porque a pesar de que hay una previsión, y digo previsión, para que la inauguración de la línea de alta velocidad en el tramo Madrid-Lleida se celebre el 20 de diciembre de este año, y que circularán a principios del mes de enero del año próximo, esta nueva línea utilizará trenes alemanes de alquiler, ya que los de compra aún no están listos. ¿Es así, señor presidente? Si es así, ¿hasta cuándo tendremos que utilizar trenes de alquiler? ¿Los equipos lanzadera Madrid-Zaragoza están ya listos, están previstos? Si es así, si no tenemos esos trenes a punto, ¿por qué no se hicieron los concursos hace ya dos años? Además, también nos gustaría saber cuál es el nivel de ejecución de las obras de adecuación a la línea de alta velocidad de las estaciones de Atocha, Zaragoza y Lérida.

Hay un tema para nosotros muy importante, que es el de la seguridad, sobre todo a partir de los graves incidentes ferroviarios que hemos tenido a lo largo de este año en la línea del Mediterráneo. Para esta partida en el año 2002 había asignados unos 150 millones de pesetas, unos 910.000 euros, cifra totalmente insuficiente, como admitió el propio ministro, que después del triste accidente de Torredembarra anunció que la partida presupuestaria aumentaría para acelerar el cambio del sistema de seguridad. ¿En qué términos se ha aumentado? ¿Cuál es la ejecución de las obras de mejora del sistema de seguridad? ¿Se ha dotado ya a esta línea del sistema de protección automática del tren ATP, como el señor ministro anunció el 26 de febrero del 2001 y usted mismo reiteró el 8 de marzo en esta Comisión? Dentro de este mismo tema de la seguridad nos gustaría que nos aclarase cuáles son las obras de ejecución de los pasos a nivel, en cuánto se ha actuado en lo que llevamos de año y en cuánto se piensa actuar el año próximo. ¿Tiene alguna previsión presupuestaria RENFE para el soterramiento de vías de la fachada marítima de la ciudad de Tarragona? Según distintas fuentes de información, RENFE tiene también previsto gastarse en la provincia de Jaén unos 24 millones de euros. ¿Nos podría especificar en qué actuaciones tiene previsto realizar estos gastos?

Por último, quiero agradecerle su presencia aquí y decirle que tenemos preparadas algunas preguntas por escrito que le entregaré al final de esta sesión y otras se las entregaremos mañana mismo.

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

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Quiero hacer una breve intervención, pero no era solicitante de la comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sedó, recordará que hemos dicho que al estar de acuerdo los grupos, vamos a seguir el esquema natural.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Buenos días, señor Corsini. Antes, al saludarle, le dije que posiblemente no le haría ninguna pregunta, pero su intervención inicial me incita a que tenga que intervenir en una serie de cuestiones que a mi me parecen muy interesantes, fundamentalmente la del tren de alta velocidad Madrid-Lleida-Barcelona. Está anunciado que el 20 de diciembre se inaugura o se pone en marcha el tren Madrid-Lleida. Me gustaría conocer si a partir de esta fecha va a haber ya un funcionamiento comercial, si ya se tiene prevista su prolongación hasta Barcelona con el intercambiador en Lleida y si con los equipos especiales motrices de ancho variable ya se ha dado un paso o se seguirá como están actualmente las líneas. Hay trenes, me parece que son vagones tipo Talgo, que hacen el recorrido Barcelona-Sevilla pasando por Madrid por la vía AVE o la entrada a Francia. ¿En qué trenes se hará este viaje de momento?

Usted ha hablado también de ofertas diseñadas. A mi esto me lleva a la siguiente reflexión. Actualmente, el desplazamiento hacia Madrid desde Reus —mi ciudad, por eso la pongo por delante, y también es la de la señora Miralles—, Tarragona, Salou, la zona de la Costa Dorada, es mediante los trenes convencionales o desde los aeropuertos, bien sea el de Reus —que tiene una línea— o el del Prat. Le voy a poner un ejemplo de lo que me sucede a mi para venir a Madrid cada semana. Básicamente utilizo el puente aéreo y tardo prácticamente por esta autovía que hoy en su tramo final está llena de agua y por eso estamos casi bloqueados en Madrid, del orden de una hora y cuarto hasta el aeropuerto; después tengo la espera correspondiente. Por la autopista A-7 tardo a Lleida unos 50 minutos de autopista más un cuarto de hora para cruzar la ciudad. Por tanto, empleo el mismo tiempo en ir al aeropuerto que en ir a la estación de Lleida. Como a mi el tren me gusta mucho, probaré a hacer el cambio del puente aéreo al tren, pero me viene un problema: ¿cómo estaremos de aparcamiento para este tipo de utilización del tren? Y en un futuro, ¿cuál será la ventaja que puede dar el aparcamiento de la estación de Lleida para la gente que no es de la propia ciudad? Esto puede pasar en otro sitio el día de mañana, en la estación de Perafort, pero como es una estación que está más aislada del núcleo urbano, será mucho más fácil la construcción de aparcamiento. Por otro lado, aparte del problema del aparcamiento ante la posibilidad del uso del tren de alta velocidad por parte de la gente de estos núcleos de población alrededor de Tarragona, Reus y la Costa Dorada, me gustaría saber, comercialmente hablando, qué tipo de parada tendrán en Valls, porque, como he dicho antes, se emplea una hora en ir desde esta zona a Lleida, que son unos cien kilómetros, con el coste de

autopista consiguiente, mientras que toda esta zona de Valls está a unos 20 ó 30 kilómetros. Por tanto, dentro de lo que usted decía de ir diseñando ofertas, yo supongo que esto puede estar ya diseñado y me gustaría que me comentara algo al respecto, y si no le pediría que estudiaran el diseño para esta zona.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez, en nombre del Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: En primer lugar, quisiera expresar al señor presidente de RENFE la preocupación del Bloque Nacionalista Galego por el hecho de que hayan disminuido los usuarios de RENFE en el eje atlántico, no voy a hablar del resto de Galicia, que es un eje que, como usted sabe, es competitivo, con parámetros de uso que podrían ser incluso muy superiores si estuviéramos nada más que a la altura de cualquiera de los ejes de transportes ferroviario de viajeros que hay en zonas del Estado español ya muy extensas. Sin duda esta disminución de los usuarios, como sabe y tiene que reconocer el presidente de la compañía, se debe a que fundamentalmente el servicio no es competitivo y a pesar de la mentalidad masoquista que sin duda tienen muchos usuarios de RENFE en Galicia, el masoquismo tiene que ser tan grande que acaban por bajarse del tren, aunque quieran montarse, y por cierto muchos millones de personas, no son pocas. Es frecuente el retraso de los trenes entre A Coruña y Vigo; frecuente que vayan colapsados, con gente de pie, tirada en los pasillos y con un horario que usted sabe que de competitivo nada, el tren que más rápido llega entre A Coruña y Vigo tarda dos horas y media, dos horas y veinticinco minutos apenas en 160 kilómetros, lo cual da una ratio kilómetro por hora que vaya por Dios. No le voy a hablar del resto del país donde seguimos en condiciones más que tercermundistas, porque no tenemos servicios, a pesar de una cierta renovación de la infraestructura ferroviaria, pero una renovación que podemos llamar pírrica y que vale simplemente para que haya ciertas condiciones de seguridad.

Aclarado esto, deseando saber qué perspectivas maneja respecto de este año 2002 y para el 2003 en cuanto a los usuarios del servicio de viajeros de RENFE en Galicia, me gustaría preguntarle algunas cuestiones. En primer lugar, observamos que RENFE en Galicia va a invertir prácticamente 58 millones de euros. Quien juzgue esta cifra pensando que esto va destinado a lo que serían los objetivos reales de una compañía de viajeros se equivoca, porque, como usted dijo antes, una parte sustancial de ese dinero va destinada a la inversión en infraestructuras por el convenio que hay entre Fomento, RENFE y la Xunta de Galicia. En concreto me parece que habló de 52 millones de euros que hay que poner en el convenio. Me gustaría saber exactamente a qué itinerarios irían destinados estos millones de euros, en concreto qué parte iría al

eje atlántico por parte de RENFE y qué parte a itinerarios que denominan de alta velocidad, que no lo son, en otras partes de Galicia.

Voy a hacer una pregunta estratégica. Usted sabe que el eje atlántico va a ser precisamente de alta velocidad, pero que conlleva la supresión de la actual línea de RENFE; es decir, está construyéndose sobre el actual, no va a quedar liberado el itinerario antiguo para las mercancías, sino que hay que utilizarlo para viajeros de alta velocidad teórica, viajeros regionales, porque de cercanías no tenemos, hipotéticas cercanías que se puedan montar, más todo el transporte de mercancías. ¿Se tiene perfectamente bien calibrado que este modelo, a la altura del año 2010, resulta bastante obsoleto y desde luego nada competitivo en relación con el resto del Estado? En concreto, tal como se está construyendo ahora, ¿va a tener ancho ibérico o ancho internacional? ¿Cuándo se va a hacer el cambio? Porque tiene que ser compatible con el funcionamiento continuo del sistema. ¿Esto lo tienen aclarado? Si es así me gustaría que me dijese algo sobre esta cuestión.

En relación con algunas cosas más particulares, empezaré por preguntarle si por fin se va a llevar adelante el convenio de RENFE con el Ayuntamiento de Lugo para la construcción del final de mercancías de un CEAO en Lugo; cuál es el grado de ejecución del denominado, también de forma muy eufemística, puerto seco de Monforte; si por fin en el año 2003 vamos a ver ejecutado el apeadero de Elviña, que parece también la petición continua de una obra de caridad que nunca se realiza; después si RENFE tiene pensada alguna inversión en Castilla y León, en concreto en el trayecto Ponferrada-Monforte y cómo ve RENFE el futuro de ese itinerario entre Ponferrada y Monforte pasando por Barco, es decir, toda la zona del Bierzo, que desde nuestro punto de vista es una zona que queda muy marginada y abandonada en los proyectos de ferrocarril del Estado.

La última pregunta sería cuántos pasos a nivel van a suprimir en Galicia en el año 2003 y qué parte en concreto del presupuesto de RENFE corresponde a este objetivo de supresión de pasos a nivel.

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

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Quiero agradecer la presencia del presidente de RENFE, señor Corsini, así como la intervención que ha hecho, que creo que ha sido muy clara en el sentido de que se ve, en primer lugar, el balance de situación que nos ha hecho de la ejecución, llamémosle así, contable y presupuestaria del año 2002 y cuáles son las previsiones de futuro del año 2003. En los presupuestos del 2003, como él bien ha dicho, se contienen todos los objetivos estratégicos, a un año vista, de lo que va a ser RENFE.

Quiero decir que de su exposición se desprende claramente que en los últimos ejercicios ha habido unos incrementos claros de los ingresos por tráfico, que ha habido unos incrementos claros de la utilización por parte de los ciudadanos de los diferentes medios de transporte que pone a su disposición RENFE y también se nota a nivel interno lo que se podría denominar un plan de contención de gastos importantes que va haciendo que se equilibre la cuenta económica de RENFE. En este sentido, quería hacerle una pregunta muy concreta al señor Corsini y es la valoración que podría hacer él de la evolución de los tráficos y de los resultados económicos desde una perspectiva un poquito más larga que la de 2002, 2003, sino desde 1996, que creo que marca temporalmente un hito importante.

También quería solicitar alguna información. Como diputado que soy por Madrid, por primera vez voy a actuar como tal. En general no me ha gustado hacer particularismos, pero como veo que aquí todo el mundo ejerce una vis atractiva sobre su circunscripción, yo también me voy a permitir hacerle una pregunta de carácter general, pero que en Madrid tiene mucha importancia, y es si RENFE está estudiando la posibilidad de hacer una especie, denominaría, de alta velocidad de cercanías, porque no es lo mismo llegar a Madrid desde El Escorial en una hora que venir en treinta minutos. Es una pregunta simplemente de información general, pero que creo que para zonas metropolitanas como Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Bilbao, las grandes poblaciones, tienen mucha importancia las cercanías. Por otra parte, creo entender que en las diferentes encuestas que se han realizado se ha demostrado un índice de satisfacción por parte del usuario muy elevado, lo cual demuestra que las cercanías hoy de RENFE no son las mismas que las que había hace diez años, que hoy son unas cercanías modernas, con un material rodante absolutamente ejemplar en cuanto al tiempo de permanencia en las vías y que, además, el índice de puntualidad es un índice de satisfacción por parte del usuario, pero el tiempo es un factor en esta sociedad muy importante y ese es el objetivo de mi pregunta.

Otra de las incógnitas que teníamos, y que creo que va a revolucionar todo el mapa ferroviario español, es la puesta en circulación o la puesta en marcha del tren de alta velocidad Madrid-Lérida, y si se confirma esa fecha creo que tenemos que darnos todos por muy satisfechos.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Corsini tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Corsini Fresse): Creo que hacer una exposición puntual, como llevo haciéndola hace ya varios años ante esta Comisión, si se hace separada del conjunto puede producir algunos despistes en cuanto a los resultados. Tengo que hablar

de mi gestión —no es autobombo, sino sencillamente lo que harían mis antecesores— que comprende el período en el que se está gestionando una compañía, y todo el mundo, con mayor o menor acierto, me imagino que todos los presidentes que han pasado por esta Cámara habrán intentado hacerlo lo mejor posible y lo mejor que saben. Yo tengo que hablar de 1996, no de otra cosa. Quisiera dar algunos datos que es importante recordar, porque da la sensación de que el ferrocarril está parado. No puedo asumir esa visión catastrofista porque no coincide con la realidad ni con la apreciación de nuestros clientes o con lo que la sociedad piensa que está pasando en el ferrocarril.

Desde el año 1996 hasta ahora el número de viajeros ha pasado de 377,9 millones a 466,8 en 2001, con un incremento del 23,5 por ciento. El número de viajeros/kilómetro ha pasado de 15.605 millones de viajeros/kilómetro a 19.191 millones, con un incremento del 23 por ciento. En mercancías, el aumento global de toneladas ha sido un 20,4 por ciento en ese mismo período. Para poder evaluar un poco las aportaciones de un gestor en el sentido de que necesite menores aportaciones del Estado, en cuanto a las aportaciones requeridas al Estado para todas las actividades —gestión de la infraestructura, obligación de servicio público, etcétera— éstas han pasado de 286.607 millones de pesetas en 1996 a 224.512 millones de pesetas en 2001, reduciéndose un 21,7 por ciento en pesetas corrientes y un 30,1 en pesetas constantes.

La productividad es una ratio importante porque en definitiva es lo que valora nuestra capacidad de respuesta, ya que el esfuerzo no lo ha hecho solamente el presidente de la compañía o un equipo de gestión, sino todos los ferroviarios. La productividad en las empresas de transporte se suele medir por una ratio que es viajeros/kilómetro más toneladas/kilómetro y ha pasado de 679 unidades de tráfico en el año 2001 a 941 unidades de tráfico por empleado, con una mejora de productividad en el período del 38,7 por ciento, con una media anual acumulativa del 6,8.

Esa es la verdad de la compañía en estos años, y eso no es para que se lo apunte el presidente de RENFE, sino el ferrocarril en conjunto. Ese es el esfuerzo que ha hecho un conjunto de 32.000 personas que están intentando todos los días ganarse un puesto en el mercado en competencia permanente, porque estamos en competencia. Esto es un monopolio, pero es un monopolio en competencia, no tenemos otros competidores en el sector del transporte ferroviario, pero sí los tenemos en el sector de carreteras y en el de transporte aéreo. Esa es la realidad de la situación actual de la compañía. Tengo que decir que estoy satisfecho en lo que se refiere al conjunto de la compañía y a la marcha de estos años.

Hay un dato por el que me han preguntado alguna vez: en lo que se refiere al presupuesto de inversiones de este año —me da la sensación de que en mi exposi-

ción anterior no lo he dicho—, cómo vamos cumpliendo el presupuesto. Pues vamos cumpliéndolo bien, el presupuesto anual eran 643 millones de euros, en este momento llevamos pagados 374 millones, que representa aproximadamente un 52 por ciento, lo que quiere decir que en una situación normal, extrapolarlo lo que ha pasado en años anteriores, cumpliremos el presupuesto al cien por cien.

Hay algún dato más que quisiera darles en relación con la evolución de la accidentalidad, que es un tema tabú, pero hay que hablar con datos comparativos, porque estamos todos los días trabajando para que se reduzcan estos niveles de accidentalidad. El índice de frecuencia, que es el número de accidentes por millones de kilómetros tren, el año 1996 era 2,3; en el año 2002 estamos en 1,1. Eso es anecdótico porque si tenemos un accidente aparece en ese momento y de nada sirve que estadísticamente vengamos aquí a decir que lo estamos haciendo bien, pero hay que manejar estadísticas, y no puedo contemplar su visión catastrofista del ferrocarril, porque eso no es así.

Lamentablemente, no tenemos la varita mágica de improvisar infraestructuras ni de fabricar trenes en 24 horas, ni existe la posibilidad de ir a un supermercado o a unos grandes almacenes y decir: póngame usted 24 trenes regionales, 17 trenes de alta velocidad y 250 kilómetros de infraestructura. Eso no es así, las infraestructuras maduran en el tiempo, muchas veces con desesperación de los propios clientes, de nuestros viajeros, pero es así, necesitan un tiempo de maduración.

En Galicia no se había invertido ni una peseta. Ahora hay un plan con una serie de años, con un escenario, con un contrato y con unos acuerdos puntuales entre la Xunta, el Gobierno y RENFE que van a transformar la red ferroviaria. Si usted me habla del corredor atlántico y me dice que si ha disminuido el número de pasajeros, debo decirle que sí. ¿Cómo no va a disminuir si estamos haciendo obras que afectan al tráfico ferroviario? Independientemente de que se están haciendo también carreteras, y eso drena, sobre todo en un transporte en el que, como este, se están haciendo nuevas infraestructuras, se está comprando nuevo material y llegando nuevo material. No es una gran facilidad para los usuarios del ferrocarril, para nuestros clientes, mientras esas infraestructuras no estén terminadas.

Vamos a hablar de este escenario dentro de unos años, cuando se termine la infraestructura. Entonces podremos hablar de la misma fiabilidad que tienen el tren de alta velocidad Madrid-Sevilla, las cercanías de Madrid o las cercanías en general, que nadie discute. ¿Cuál es la apreciación de nuestros clientes en relación con eso? Pues que es el mejor servicio del mundo, y lo demás es dar patadas contra nosotros mismos. ¿Queremos seguir con esa visión catastrofista? Pues lo veremos así. Yo no lo puedo contemplar de esa forma y, por tanto, tengo que decirle que creo que Galicia tendrá un magnífico ferrocarril cuando se terminen sus obras de

infraestructura, que los ciudadanos tendrán la posibilidad de alternar, utilizar o disponer de diferentes medios de transporte y la capacidad de elegir, eso da libertad a todo el mundo. En este momento tienen un servicio cautivo.

Nos tiene usted que dar tiempo. ¡Qué más quisiera yo que pasado mañana tener terminadas todas las infraestructuras en Galicia y poder disponer de nuestros trenes para dar un magnífico servicio! Eso es lo que quisiéramos todos, pero como no se ha invertido anteriormente hay que hacerlo hoy y esperar el tiempo suficiente para que maduren las infraestructuras y para que se pueda comprar material, que, vuelvo a repetir, no se produce por generación espontánea. Un fabricante tarda en suministrarnos material entre dos y tres años; no lo podemos comprar, como he dicho antes, en un supermercado. Lo único que puedo pedirle es paciencia y que tenga confianza en nosotros. No lo hacemos tan mal, me parece.

En relación con la señora Miralles, quiero decir que el contrato programa que tenemos prorrogado es un elemento eficaz. No hay que quejarse porque tenemos una referencia realista de cuáles tienen que ser las ratios por las que se tiene que gestionar la compañía, y marcha bien. Si en el futuro hay otro contrato programa, se estudiará y negociará de otra forma. Por el momento, lo que tenemos nos sirve para gestionar bien la compañía, y por los datos ya ven ustedes que funciona normalmente.

En el caso de los plazos, tengo que negar rotundamente que haya habido improvisación. Cuando hemos estado hablando de la compra de material nos hemos estado refiriendo al tramo Madrid-Barcelona en el año 2004. Las compras de material son para una línea completa, terminada su infraestructura, y siempre hemos pensado que los tramos intermedios habrían de cubrirse con los trenes de anchos intercambiables, porque lamentablemente habrá una temporada —ahora se inaugurará el Madrid-Zaragoza y el Madrid-Lleida— en que será necesario compatibilizar dos anchos distintos, y eso nada más lo resuelve la tecnología Talgo que tenemos, que nos permite llegar a los intercambiadores y dar un servicio. Eso es lo que se va a hacer, pero nunca hemos pensado que íbamos a tener los trenes de alta velocidad en el 2002, sino en el 2004. Por eso se ha concursado en la época en que se ha hecho. Les puedo asegurar que los fabricantes cumplirán puntualmente los compromisos y tendremos los trenes en sus plazos. Yo puedo facilitar a SS.SS. los plazos de los concursos y los plazos de entrega de las diferentes unidades, tanto de lanzaderas, como de trenes intercambiables como de trenes de alta velocidad, y se cumplirá puntualmente, pero estamos hablando de 2004, nunca hemos hablado de otra cosa.

En los tramos intermedios habrá que compatibilizar dos infraestructuras con las dificultades que eso lleva implícito, y afortunadamente tenemos una tecnología

que lo resuelve, porque, si no, tendríamos un problema, pero tenemos la tecnología y están los trenes Talgo preparados para dar ese servicio.

Respecto a las relaciones y cómo se va a dar el servicio, déjenme ustedes que lo digamos en el momento oportuno porque, si no, tendría que estar contestando a una información que salió hace unos días en la que ya ponían hasta los precios de los billetes. No, los precios de los billetes y las frecuencias las pondrá RENFE cuando tenga clara su operación ferroviaria. Denos ustedes un poco de confianza, que daremos un buen servicio.

Yo no sé si con esto he contestado. Hay una serie de intervenciones puntuales respecto a inversiones en determinadas comunidades o corporaciones municipales, y tengo que decirle que se lo enviaré puntualmente porque creo que, si no, podríamos estar aquí dos o tres horas.

Hay un dato que me ha pedido S.S. en relación con el número de pasos a nivel. El número total de pasos a nivel eran 5.187, estamos hablando del año 1995, que es la referencia para que veamos también un poquito lo que se ha hecho. En este momento, el número estimado, a 31 de diciembre de 2002, es de 3.585. Las previsiones para el año 2003, si todo se desarrolla y evoluciona satisfactoriamente, serán 3.400. Estamos hablando de estimaciones, porque como actuamos sobre los pasos a nivel en colaboración con las corporaciones municipales y con las comunidades autónomas se pueden producir desplazamientos y en lugar de ser 3.400 pueden ser 3.300 y pico, con lo que los bascularemos en otro año. Nuestra estimación para el año 2002 es de 3.585. Otro dato que es importante, porque de una manera u otra refleja un poco la marcha de la compañía, es el peso de lo que se llama ferrocarril en el producto interior bruto. Hemos pasado del 4,5 establecido en torno a los años 1994 y 1995, al 2,3 por ciento. Esto es lo que puede decir un gestor ferroviario.

Con respecto al resto de las preguntas hay muchas que no las puedo contestar, sencillamente, porque no son de mi competencia; son competencia del Ministerio de Fomento, del subsecretario de Estado y por supuesto del ministro, y como próximamente van a comparecer, estarán en mejores condiciones de contestar que yo, porque únicamente me dedico a gestionar los viajeros y mercancías —con mayor o menor eficacia— y con mi tarjeta de invitación es lo que digo, no puedo decir otra cosa.

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

Terminada la comparecencia del señor presidente de RENFE. **(El señor Rodríguez Sánchez pide la palabra.)**

Señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Quería plantear que se pudiesen responder por escrito las preguntas que formulé y que afectan exclusivamente a RENFE. En concreto, en primer lugar, sobre la supresión de pasos a nivel en Galicia para el año 2003; en segundo lugar, sobre el convenio con el Ayuntamiento de Lugo para la construcción de un CEAO, que es un convenio RENFE-Ayuntamiento de Lugo; en tercer lugar, el apeadero de Elviña, en el que también está involucrada RENFE, y, en cuarto lugar, con respecto al trayecto Ponferrada-Monforte, si hay alguna inversión por parte de RENFE en mantenimiento o modernización de la infraestructura.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Corsini Free-se): No se preocupe S.S. que apunto sus peticiones y las tendrá puntualmente por escrito.

El señor **PRESIDENTE**: En cualquier caso, señorías, el señor Corsini dispondrá del «Diario de Sesiones» y tendrá oportunidad de recordar todas las preguntas. Las que sean de su competencia las contestará por escrito, como ya ha anunciado en la comparecencia.

Dando las gracias al señor Corsini por su comparecencia, suspendemos la sesión por unos segundos para recibir al próximo compareciente. **(Pausa.)**

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE FEVE (DAMBORIENA Y OSA). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO-BNG (número de expediente 212/001186) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA (número de expediente 212/001260.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a reanudar la sesión para sustanciar las siguiente comparecencia prevista en el orden del día, para lo que damos la bienvenida a don Eugenio Damboriena y Osa, presidente de FEVE, cuya comparecencia ha sido solicitada por distintos grupos parlamentarios. Le informamos al señor Damboriena que puede hacer una primera intervención, que no es obligatoria, porque en realidad la comparecencia está prevista para que sean los grupos parlamentarios quienes formulen preguntas. Si el señor Damboriena quiere intervenir, tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE FEVE** (Damboriena y Osa): Buenos días. Evidentemente haré uso de una primera intervención, más que nada para hacer un somero repaso del presupuesto del año 2003, junto con algunas conclusiones de lo que han sido los ejercicios 2001 y 2002. Quisiera empezar diciendo lo siguiente: La previsión de aumento de los ingresos procedentes de tráfico, que figuran en el presupuesto con respecto año 2002, se sitúa en torno al 2 por ciento. El incremento de otros ingresos se sitúa también en torno al 2

por ciento, sobre todo aquellos que son provenientes de fibra óptica. Los gastos financieros crecen a un ritmo importante, al 51,8 por ciento, debido al alto ritmo inversor que ha tenido la compañía durante estos últimos años. Los presupuestos generales del año 2003 fijan un índice de cobertura del 31,51 por ciento, algo que he recordado permanentemente a SS.SS. como un dato muy importante a tener en cuenta a la hora de marcar la buena o mala marcha de una compañía de este tipo. En cuanto a los ingresos procedentes de tráfico, los situamos en el 2 por ciento. Destaca un aumento generalizado de los ingresos, siendo el porcentaje de incremento de un 1,7 en viajeros, un 2,2 en mercancías y un 1,9 en productos turísticos. El incremento del 2 por ciento en otros ingresos provenientes del desarrollo de nuevos negocios complementarios —como he indicado anteriormente—, como es evidentemente el de la explotación de fibra óptica, tiene un crecimiento que se mantiene estable en estos momentos. En el conjunto de los ingresos se contempla un incremento del 3,4 por ciento. Este porcentaje es sensiblemente inferior al aumento de los gastos, debido a que éstos tienen un considerable incremento en los financieros —que les he indicado con anterioridad— y las amortizaciones, debido al mayor esfuerzo inversor de la propia compañía.

En cuanto a los gastos, las amortizaciones pasan de 28,85 a 30,97 millones de euros, lo que supone un 7,3 de incremento, claro reflejo —insisto— del gran esfuerzo inversor. Se produce un deslizamiento de los gastos financieros de 7,08 millones de euros que pasan a 10,75 millones, lo que en términos porcentuales equivale a un 51,8 por ciento de incremento con respecto a lo presupuestado en el año 2002.

Respecto a las inversiones, que supongo que es una de las cosas que más preocupa a SS.SS., no voy a ser demasiado extenso, pero sí voy a centrarme al menos en tres conceptos muy importantes de lo que son las inversiones para este año. Las inversiones previstas para el año 2003 ascienden a un total de 72,1 millones de euros. En cuanto al programa 01, obras en línea, supone el 46,66 por ciento de las inversiones a realizar, 33,77 millones de euros. La mayoría de las obras están concentradas en Asturias y Cantabria, al disponer dichas comunidades de la mayor parte de los kilómetros de vía, con un total de 730,9 kilómetros, que representa el 57,7 por ciento. Como pueden observar, todavía es mayor el porcentaje de kilómetros de vía en red que la propia inversión en sí. El programa 02, material, representa el 42,48 por ciento, 30,6 millones de euros de la inversión a realizar. Cabe destacar el gran esfuerzo —insisto— realizado en la amortización y adecuación del parque móvil, cuya total renovación estará terminada en el año 2003, antes incluso de los plazos que yo mismo me había comprometido ante SS.SS. Las inversiones diversas representan el 10,85 por ciento, con 7 millones de euros del total, centrándose las

adquisiciones en piezas de repuesto, acopio para obras, maquinaria, utillaje, informática, estudios técnicos y adquisición de terrenos para obras.

Como conclusiones generales —y para ser muy breve, dado que además hemos empezado con un poco de retraso—, en el año 2002 se va a invertir 75,3 millones de euros, cifra que jamás se ha logrado en la historia de FEVE. Para el período 2003, las inversiones en línea suponen el 46,66 por ciento de los ingresos a realizar. El material representa el 42,48 por ciento y quiero volver a indicar que, de esta manera, prácticamente terminamos la renovación completa del parque móvil de FEVE.

Estos esfuerzos inversores tienen como consecuencia directa un notable incremento en la calidad y la seguridad del transporte, que muestra un descenso en el número de accidentes en el año 2001. Es una pregunta que he escuchado en la intervención anterior y que supongo que también la harán en esta. Con respecto al año 1996, el dato en reducción de estos mismos accidentes es de un 180 por ciento en negativo. Es decir, hemos reducido un 180 por ciento los accidentes con respecto al año 1996. En consecuencia, las inversiones se van a seguir desarrollando gracias al propio Plan de infraestructuras de transporte 2000/2007 del Ministerio de Fomento, y debo decir que desde el comienzo del período de vigencia de este plan se han invertido 210 millones de euros, una cifra muy importante para FEVE si se tiene en cuenta que representa el 53,3 por ciento del total de las inversiones de los últimos 10 años. Evidentemente, FEVE ha aprovechado este aumento inversor para renovar y electrificar sus vías, remodelar estaciones, mejorar sus instalaciones en materia de circulación y seguridad, instalar bloques automáticos, suprimir y automatizar pasos a nivel, instalar sistemas de frenado automático, etcétera. Esta política inversora trae consigo modernización, seguridad y calidad, unidos al respeto por el medio ambiente, característica a resaltar del transporte ferroviario con respecto a otro tipo de transportes.

Quiero terminar con unas conclusiones generales, indicando que el claro ejemplo del riguroso cumplimiento de los Presupuestos Generales del Estado por parte de FEVE es el cierre del ejercicio de 2001 con respecto al presupuestado. Dicho año se incrementaron los ingresos totales en un 7,59 por ciento, reduciendo los gastos significativamente en partidas tan importantes como la de aprovisionamiento, que generó un ahorro cercano al 7 por ciento. Dichas mejoras repercutieron notablemente en el índice de cobertura de la compañía, que varió para ese año del 30,66 por ciento presupuestado al 33,3 por ciento del mismo ejercicio.

Estos resultados no han sido una circunstancia puntual sino el reflejo de un claro cambio de tendencia en los resultados de la compañía durante los últimos años. Un ejemplo de esta tendencia alcista son los índices, insisto, de cobertura que voy a intentar centrar en dos

períodos muy significativos, para que SS.SS. tengan un concepto claro de cómo ha evolucionado la compañía durante estos dos quinquenios. Para el período 1991-1995 el crecimiento del índice de cobertura fue del 5,4; es decir, pasó del 27,6 al 29,1. Sin embargo, para el período 1996-2001 el índice de cobertura creció un 21,9 por ciento, lo que significa que pasó del 27,3 al 33,3. Creo que con estos datos y con la muy somera explicación del presupuesto, a grandes rasgos, que les he hecho, termino y dejo a SS.SS. el tiempo necesario para sus intervenciones.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir? (**Pausa**.)

Por el Grupo Socialista, el señor Hernández Cerviño tiene la palabra.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Procuraré ser breve, señor presidente, para recuperar el tiempo que llevamos de retraso, máxime cuando se trata de temas ferroviarios como es el caso que nos ocupa.

La compañía pública FEVE, que tiene unas líneas bien definidas fundamentalmente por el norte, excepto el caso de Cartagena y Los Nietos, en Murcia, requiere una atención especial dado que establece unas conexiones que son muy importantes para el norte de España.

Pasando al tema, dado que aquí estamos para recoger información sobre esta compañía, permítame hacerle una serie de preguntas, que, dada la premura en el tiempo, tendré que entregarle por escrito posteriormente para que sean contestadas. Básicamente se podría reducir la cuestión a dos o tres elementos: cuál es el grado de ejecución de los presupuestos de 2002 y cuáles son las expectativas y las inversiones para 2003.

Por otra parte, quería pedirle que nos explicase por qué el resultado después de impuestos pasa de 10.160 miles de euros en 2001 a menos 17.414 en la previsión para 2003. Quisiera preguntarle si guardaba relación el crecimiento del endeudamiento con la inversión.

Por otro lado y en otros años se le preguntó por el establecimiento de un contrato programa y usted contestó que se estaba trabajando en la elaboración de un gran programa que denominó plan de empresa, que podía devenir en el citado contrato programa. Quisiéramos saber cuál era la situación de los trabajos realizados. También necesitamos saber cómo se va a invertir lo presupuestado en inversiones diversas, aunque algo nos ha adelantado. Asimismo quería preguntarle cuál ha sido el resultado de las previsiones que nos hacía en el año 2002 respecto a FEVE,

En concreto, para Asturias nos citaba la renovación de la vía Ribadesella-Villahormes y Posada-Llanes; la renovación de las vías en las estaciones de Ribadesella, Lieres y Rianes; la variante entre los puntos kilométricos 330 y 331, en Pola de Siero; La nueva subestación eléctrica de Nava; el 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 habían previsto la renovación de la vía Carranza-Arcetales y la renovación de la vía Irauregui-Castrejana. En Cantabria la renovación de la vía Orejo-Hoz de Aneró, con la ampliación de las vías de Maliaño; la renovación y ampliación de vías en Virgen de la Peña; sustituciones de puentes metálicos; automatización de pasos a nivel, etcétera, y en Castilla y León la renovación de la vía Cordovilla-Arija.

Galicia lo dejo como caso aparte, es uno de los ejes fundamentales de FEVE y en el norte quería hacerle algunas matizaciones. Me refiero concretamente al tramo de Ferrol-Xubia. Sabemos que fue adjudicada la primera fase en la que se prevé la eliminación de la llamada curva del gitano, antes de entrar en la segunda fase, que sería la que significaría verdaderamente la duplicación. Todos sabemos que para que exista una segunda fase conviene terminar la primera, pero se podrían realizar algunos trabajos previos. Simplemente le preguntaría si en las inversiones se prevé un nuevo sistema de control de tráfico, una vez hecha la duplicación —pero trabajando en este tema—, que sustituya al antidiluviano bloqueo telefónico. No es de extrañar que haya que grabar todas las conversaciones de este famoso sistema, pero también es cierto que esto nos lleva a preguntar por las inversiones en seguridad de la compañía.

Quisiera preguntarle por la posible existencia de un presupuesto para la electrificación de las líneas y criticarle la escasez de material motor, concretamente las unidades UTD-2400, que son reformadas y dan continuos problemas y que deberían aumentar, por lo menos, en un par de unidades.

Ya que nos ha citado el aumento de 1,9 de los ingresos por turismo, también quisiéramos saber si en las previsiones de la compañía figura la de contratar algunos promotores comerciales para Galicia, porque creo que este tema es importante. Creo que se podía recuperar parte del tráfico que se ha perdido y recuperar inversiones en este campo. Y también quisiéramos que explicase ese famoso apartado que ha aparecido en los presupuestos de inversiones para Galicia.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Rodríguez.

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

En primer lugar, me gustaría saber qué información posee el presidente de FEVE sobre la disminución del número de viajeros en el caso de Galicia, que sin duda no corresponde en exclusiva ni prioritariamente a las deficiencias del servicio, aunque se podría potenciar de otra forma, sobre todo en alguna zona de itinerario de FEVE en Galicia, como puede ser A Mariña, sino, posiblemente, a un declive de carácter económico, social y

demográfico que hay en la zona. En todo caso, ¿cuál es el índice de viajeros en el año 2001, en el caso de Galicia? Y si tiene cifras sobre el primer semestre del año 2002 a este respecto, nos gustaría saber los resultados, exactamente igual que en relación con las mercancías de nuestro país.

Dicho esto y limitándonos al capítulo de inversiones en nuestro país, del total de 72 millones de euros que se van a invertir en el conjunto del Estado por parte de la compañía, cuatro millones corresponden a Galicia, sin duda una cantidad muy baja que no corresponde al número de kilómetros que tiene nuestro país y, sobre todo, a algunas necesidades que aún están pendientes en algunas zonas, en particular el retraso con que se han enfrentado las obras de desdoblamiento y electrificación del trayecto Ferrol-Xubia. En ese sentido quería hacer una pregunta. Esos 3.600.000 euros que aparecen presupuestados para la provincia de A Coruña, ¿son básicamente las obras de desdoblamiento de la vía y de la electrificación? Significaría que prácticamente es una inversión que venimos repitiendo en los últimos años. En concreto, los 400.000 euros para la provincia de Lugo, ¿a qué van destinados? También quisiéramos saber si hay algún proyecto en marcha o en pura hipótesis que se pueda estudiar, sobre la potenciación del servicio de viajeros de FEVE en la zona de A Mariña.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Popular, tiene la palabra la señora González.

La señora **GONZÁLEZ DEL VALLE GARCÍA DE LA PEÑA**: Ante todo, quiero agradecer al presidente del consejo de administración de FEVE su presencia y felicitarle por su intervención, que demuestra la buena gestión y el gran esfuerzo de inversión que se está realizando. Este esfuerzo inversor no sólo es evidente por el hecho de que en el año 2002 se hayan invertido 75 millones de euros, cifra jamás lograda en la historia de FEVE, sino que se va a seguir desarrollando gracias al Plan de infraestructuras de transportes 2000-2007 del Ministerio de Fomento. Queremos resaltar el esfuerzo realizado en 2003 en líneas y material, como ha dicho el presidente, que permite la modernización y la adecuación del parque móvil. Acogemos con satisfacción que la total renovación del mismo esté casi terminada en el año 2003, mucho antes de lo previsto.

Como ha dicho el presidente, este esfuerzo de inversión se traduce en un notable incremento en la calidad y seguridad en el transporte, con una reducción muy fuerte del número de accidentes en 2001. Esto también se acoge con satisfacción, ya que la preocupación por la seguridad afecta a todos.

También queremos destacar la información dada por el presidente, en el sentido de que desde el comienzo de vigencia del plan se hayan invertido 210 millones de euros, lo cual representa el 53 por ciento del total de las

inversiones en los últimos diez años. Por otro lado, el hecho de que FEVE haya aprovechado este esfuerzo inversor para renovar y rectificar sus vías, para remodelar las estaciones e incrementar las mismas es fundamental, porque es evidente que ello trae consigo modernización, seguridad y calidad, por lo que animamos al presidente del consejo de administración de FEVE a seguir en esta línea de actuación.

También agradecemos su información acerca del resultado del ejercicio 2001, que es francamente positivo. Aquí compartimos también la pregunta formulada por el Grupo Socialista. Dado lo avanzado de este ejercicio, estaríamos interesados en saber si tienen alguna previsión sobre los resultados del ejercicio 2002.

Señor presidente, reiteramos el agradecimiento por su intervención y la felicitación de mi grupo por su gestión en FEVE.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el presidente de FEVE para responder a los grupos.

El señor **PRESIDENTE DE FEVE** (Damboriena y Osa): Quiero ser muy breve en las respuestas, por lo que quizá no responda con todo el detalle que me ha solicitado el señor Hernández, porque ya me ha indicado que lo iba a preguntar por escrito y, en consecuencia, no tengo ningún problema en responderle de la misma forma. En cualquiera de los casos, aunque no esté presente el señor Rodríguez, representante del BNG, quiero hacerle una apreciación y una matización sobre una cuestión que los dos me han planteado, que es la obra de Ferrol-Xubia. Creo que es conveniente que hagamos un repaso sobre lo que ha sido esa intervención, que creo que a todos ustedes les interesa.

En noviembre de 1997 la dirección de FEVE decide acometer la duplicación de vía en el tramo Ferrol-Xubia; estamos hablando, evidentemente, y tiene usted razón, señor Rodríguez, del año 1997. En febrero de 1998 queda ya realizado el proyecto funcional para la duplicación de vía que se plantea en dos fases: la variante del punto kilométrico 3.900, la primera fase, y la duplicación de vía en el resto del tramo, que es la segunda fase. El 4 de mayo de 1998 se adjudica la asistencia técnica para la redacción del proyecto, ambas fases. Con el proyecto ya finalizado se mantienen reuniones con el Ayuntamiento de Ferrol, el 12 de mayo, y con el Ayuntamiento de Narón, el 16 de junio, únicos afectados del tramo. Revisado el proyecto, queda finalizado en julio de 1999 y se envían copias de los trazados a ambos ayuntamientos. Paralelamente, por parte de la dirección general de FEVE se realizan gestiones con la Xunta de Galicia para que sea este organismo el que lleve a cabo las expropiaciones de la primera fase, variante del punto kilométrico 3.900. Se mantienen reuniones con personas de la Consejería de Transportes, que inicialmente se hacen cargo del proyecto de expropiación, de hecho una de ellas muy importante

el 29 de julio, así como con un representante de la empresa Geotop que inicialmente llevaría a cabo la asistencia técnica necesaria para realizar esa expropiación.

A primeros de octubre de 1999 existen problemas técnicos para que la Xunta de Galicia pueda llevar a cabo las expropiaciones y que éstas sean realizadas por el Ministerio de Fomento. Eso es algo que SS.SS. conocen y que yo en más de una ocasión he hablado con el diputado señor Rodríguez. Por tanto, creo que ha habido bastante transparencia y además bastante comprensión, porque no era algo que hubiéramos podido realizar nosotros, ojalá lo hubiéramos podido hacer. El 27 de octubre se mantiene una reunión en Madrid con el jefe de los servicios de expropiaciones para que de esa manera se desatase de una vez, de manera definitiva, el problema de las expropiaciones en esta obra. En consecuencia, en marzo de 2000 se realiza el proceso de publicaciones y se envían los proyectos a los ayuntamientos, realizando su publicación en el Boletín Oficial del mes de julio.

La situación actual es la siguiente. Hemos rescindido el contrato que existía con la adjudicación que realizamos en el año 1999, que además tiene razón el señor Rodríguez, porque yo se lo anuncié en una comparecencia mía hace un año. Efectivamente, lo que hicimos fue rectificar, pasamos a hacer una nueva adjudicación porque ya habían pasado dos años desde la primera, que fue en el año 1999, como consecuencia de esas expropiaciones vino la rescisión de ese contrato, hemos procedido a la nueva adjudicación y quiero indicar a SS.SS., al conjunto de la Comisión, pero a SS.SS. en particular, a los que son diputados por Galicia, que el día 4 de noviembre están ustedes invitados a la primera travesía de la puesta en funcionamiento ya de esa obra. Creo que lo mejor es un buen hecho más que una buena palabra. En consecuencia, tomen ustedes nota de esa fecha: el 4 de noviembre están ustedes invitados a la primera travesía de esa obra en Galicia. Con respecto a la obra de Ferrol-Xubia, creo que, salvo que SS.SS. digan lo contrario, el asunto está absolutamente contestado.

En cuanto al resto de los temas por los que me ha preguntado el señor Hernández, insisto que acudiremos al mismo sistema. Sobre lo que me ha planteado el señor Rodríguez debo decirle que básicamente le voy a responder con lo que ha sido la ejecución de 2002, que también me lo ha preguntado la señora González, a la que debo agradecer la confianza depositada en este presidente y en los gestores de la compañía. Por tanto, voy a contestar muy rápidamente a lo que me han planteado con respecto a lo que ha sido la ejecución de lo que pueda ser el cierre de 2002. En cuanto a ingresos, los incrementos de los productos del tráfico han sido superiores al 12,3 por ciento y los ingresos extraordinarios han crecido en un porcentaje cercano al 5 por ciento. Debo decir que el fuerte incremento de los ingresos en

subvención de explotación, de un 6,66 por ciento, al igual que los ingresos de explotación, han hecho que aumente en más de un 7 por ciento dicha ratio. En cuanto a gastos, se han reducido en partidas que tradicionalmente y por sus características suelen incrementar el mismo porcentaje de gasto, como son los aprovisionamientos, que en este caso se ha reducido un 2,7 por ciento de lo presupuestado inicialmente. En cuanto a los gastos de explotación que comprenden servicios exteriores, tributos e indemnizaciones, se ha reducido cerca de un 20 por ciento con respecto a los presupuestos. Como resultado evidente de esta política de contención de gasto se ha reducido el mismo en lo referente a explotación en un 5,79 por ciento, reduciéndose el conjunto total de los gastos en un 4,72 por ciento.

Como conclusiones de lo que es o de lo que debe ser el ejercicio 2002, una vez que llegue el mes de diciembre —aunque estamos en puertas—, debo decir lo siguiente. El incremento en varias de las partidas de ingresos ha propiciado una desviación positiva sobre la cifra de ingresos presupuestada, pasando de 119 millones de euros en los presupuestos de 2002 a más de 28,8 millones. Esto significa un incremento cercano al 2,5 en ingresos. La exhaustiva política de control de gastos, con significativas reducciones en partidas de gran peso específico, ha posibilitado una reducción de los gastos totales de casi un 5 por ciento. **(El señor vicepresidente, Torres Sahuquillo, ocupa la presidencia.)**

La maximización de los ingresos, junto con el ahorro en gastos, ha producido una mejora sustancial del margen operativo de la compañía, pasando de un 6,97 por ciento, establecido en los Presupuestos Generales del Estado del año 2002, a un 15,73 por ciento en la previsión de cierre del año 2002. En consecuencia, la eficiente gestión es la mejor manera de observar cómo se ha conducido la compañía durante este año. Hay un dato que es evidente: la cobertura de la compañía ha pasado del 31,79 por ciento de lo presupuestado para el año 2002 al 36,15, como previsión de cierre para el año 2002. Esto, como ustedes pueden observar, significa un importante crecimiento. Hay un indicador más que refleja claramente el cambio de tendencia en la compañía en los últimos años, que es el que relaciona ingresos de tráfico con otros ingresos de explotación y con los gastos de personal. Es una de las principales partidas de gastos de nuestra compañía. Este índice ha pasado del 49,7 por ciento en el año 1999 al 52 por ciento en el año 2001. Esperemos que al terminar el ejercicio del año 2002 esté por encima del 53 por ciento. Creo que son notables los ratios que he indicado y, sobre todo, el crecimiento de los mismos.

No quiero terminar mi intervención sin indicar a los señores diputados algo que me ha preguntado el señor Hernández respecto a un compromiso que adquirí en mi comparecencia del año pasado. Tiene usted razón, el año pasado yo indiqué que nosotros íbamos a hacer

un gran plan de empresa —no se si gran plan, pero sí un plan de empresa—, que intentaríamos, en la medida de lo posible, que fuera trasladado a un contrato programa. Como ustedes saben, el contrato programa no es una cuestión de la voluntad exclusiva de FEVE, sino que debe serlo entre FEVE y Hacienda, para que pueda llegar a buen puerto. Por lo tanto, debo indicarle que el plan de empresa no sólo está terminado, sino que cuando esté negociado el contrato programa —pues el borrador de dicho contrato está también encima de esta mesa—, gustosamente le enviaré las dos copias. Pero debo decirle que eso será una vez que se haya producido la negociación, como usted comprenderá, porque, desde lo que nosotros planteemos hoy hasta lo que cerremos mañana con Hacienda, puede haber una gran diferencia. Aquí está el borrador del contrato programa y del plan de empresa, con lo cual debo decirle que hemos cumplido con los deberes en ese terreno, al menos con los que este presidente se había marcado para con esta Comisión. Sólo puedo decirle que, en breve plazo, esperamos que la negociación con el Ministerio de Hacienda termine donde todos deseamos, para que, de ahora en adelante, tengamos la misma referencia con FEVE, como compañía pública estatal de transporte de personas por vía férrea, como la tenemos con RENFE; algo que considero no sólo necesario, sino deseable para ustedes, como representantes populares, para nosotros, como gestores públicos, y para el Gobierno en general.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Hemos sustanciado la comparecencia del presidente de FEVE, y nos queda ahora la del presidente del Ente Público Puertos del Estado, señor Llorca.

Suspendemos la Comisión diez segundos para despedir a uno y recibir a otro. **(Pausa.)**

— **DEL PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO (LLORCA ORTEGA). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO-BNG. (Número de expediente 212/001185), Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 212/001261.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Reanudamos la sesión con la comparecencia del presidente del Ente Público Puertos del Estado, don José Llorca Ortega, que tiene la palabra para hacer una primera exposición y luego intervendrán los peticionarios de la comparecencia.

Adelante señor Llorca.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Llorca Ortega): Quisiera aprovechar estos minutos de una forma breve, antes de someterme a las preguntas que ustedes consideren necesario hacerme en relación a los presupuestos, para

comentar cuáles son los objetivos principales que, lógicamente, son los que se desean impulsar con este desarrollo presupuestario. Me gustaría dividir en tres partes mi exposición de objetivos políticos y estratégicos que subyacen detrás de los presupuestos del sistema portuario de titularidad estatal. Se trata de unos objetivos generales, unos objetivos del presupuesto de explotación, y objetivos del presupuesto de capital. Yo creo que con esta introducción se entenderán mejor, desde mi punto de vista, las cifras que subyacen en los presupuestos del sistema portuario de titularidad estatal para el año 2003. Me gustaría dividir los objetivos generales en dos partes: unos, ligados al papel de los puertos para la competitividad de la economía española; otros, dedicados a potenciar el papel de España dentro de la estrategia del transporte marítimo mundial, y, por tanto, ajeno a la propia dinámica de la economía española.

Respecto a los objetivos generales, y por tanto ligados al papel de los puertos para la economía española y, en particular, por su gran importancia para el comercio exterior, estos presupuestos pretenden, en primera instancia, potenciar la función multimodal de los puertos. Creo que los presupuestos, tanto en su parte de explotación como en su parte de presupuesto de capital, tienen unos objetivos principales centrados en el impulso de una política de transportes, que es la política del Gobierno y también europea, consistente en una concepción de una planificación multimodal del sistema de transportes capaz de articular cadenas logísticas competitivas. En este escenario de política de transportes creemos que los puertos tienen una nueva centralidad y, por tanto, un papel muy importante de impulso a la política de transportes en la que nosotros creemos.

Los puertos son intercambiadores modales, por lo que la efectividad de esta política de transportes, planificada desde un punto intermodal, tiene como clave la vuelta a los puertos de manera esencial. Por tanto, uno de los objetivos fundamentales de esta política y de los presupuestos es lograr integrar a los puertos completamente en las cadenas de transporte. Aquí me gustaría citar las ideas del libro blanco sobre la sostenibilidad del transporte en Europa, tanto desde el punto de vista económico como ambiental, en el que se apoyan elementos sustanciales como el transporte marítimo de corta distancia y la transferencia desde los terrestres, particularmente, del viario hacia el ferroviario y hacia otros modos de transporte. Yo creo que uno de los objetivos de este presupuesto es fomentar el papel creciente de los puertos en la política de transportes general. Lo segundo que queremos potenciar como objetivo general es la función logística de los puertos. Dentro de este esquema los puertos son puntos de rotura de la cadena modal y, por tanto, puntos donde se pueden desarrollar funciones de valor añadido y funciones logísticas que están demostrando una gran competitividad para la economía general. En estos presupuestos también intentamos potenciar, dentro de la política general, esta

función logística, así como el efecto multiplicador que tienen los puertos o la inversión pública portuaria respecto a la inversión privada.

Los puertos en este momento se están demostrando como grandes impulsores de la inversión privada en diferentes actividades. Creemos, por tanto, que este papel multiplicador de la inversión pública portuaria como generadora de desarrollo económico es muy importante y hay que tenerla en cuenta en un diseño presupuestario para el sistema portuario de titularidad estatal. Como dije al principio, aparte de la influencia de los puertos en la economía española, en el marco del mercado único europeo, no podemos dejar de planificar unos presupuestos portuarios sin tener en cuenta el papel tan importante y creciente que está teniendo España, por su posición geoestratégica en las rutas de transporte mundial, como intercambiador, como *hub* en las grandes rutas marítimas, y las nuevas estrategias de transporte mundial, donde se va a buques mucho más grandes que paran en muy pocos puertos. Esto yo creo que es evidente. Me gustaría comentar a SS.SS. que en este momento, los puertos españoles están creciendo en tráficos interanuales del orden del 6 por ciento, es decir, 4 puntos aproximadamente por encima del PIB nacional, lo cual significa que, independientemente de captar tráficos para otros países de nuestra influencia, tanto peninsular como europea, se está captando un importante tráfico de transporte de contenedores asociados a las grandes navieras internacionales. Está el caso de Algeciras, muy consolidado por la primera naviera del mundo, Maersk Sealand, y también en los puertos del arco mediterráneo, particularmente Valencia, que está siendo base de la segunda naviera del mundo, que es MSC, Mediterranean Shipping Company, una naviera suiza segunda del mundo, y que está creciendo en este momento con tráficos superiores al 15 por ciento anual; tráficos, por supuesto, ajenos completamente a nuestro entorno geográfico, en el que los puertos franceses están decayendo, lo mismo que el puerto de Rotterdam. Sin embargo, los puertos españoles, gracias a su posición geoestratégica ajena a la economía nacional o a la propia dinámica del comercio exterior español, están potenciándose. Creo que ese es un elemento fundamental para diseñar la política inversora de los puertos, para no desperdiciar esa posición geoestratégica tan importante, que está generando un empleo muy importante en los puertos y, particularmente, en la bahía de Algeciras y en Valencia, zonas cuya actividad económica depende de forma directa y en un porcentaje muy elevado de la actividad portuaria.

Aparte de esos objetivos generales, me gustaría comentar muy rápidamente cuáles son los objetivos tanto del presupuesto de explotación como del diseño del presupuesto de capital.

En cuanto al presupuesto de explotación, me gustaría transmitir a SS.SS. que nuestro objetivo fundamental es mantener algo que consideramos un principio

sagrado de la actual política portuaria desde hace ya bastantes años, como es asegurar la autosuficiencia económica del sistema portuario de interés general. Creemos que ese es un principio fundamental que articula el marco de competencia entre puertos, un principio que creo que es exportable en Europa por los resultados que a nosotros nos da y porque articula muy bien cuál es el marco de competencia entre los puertos. En ese sentido, el presupuesto de explotación lo que pretende es potenciar el aumento de la generación de recursos por parte de los puertos, que sean capaces de generar recursos para financiar el ambicioso plan de infraestructuras 2000/2007, que persigue en el campo de las inversiones de infraestructuras los objetivos generales que ya he señalado. Y también, por supuesto, impulsando la competitividad de los puertos españoles en el escenario europeo sobre la base de una política estricta o de reducción, o de contención tarifaria y también, por tanto, de reducción de gastos para generar más *cash-flow*. En ese sentido, el presupuesto, y lo quería señalar, hace un mantenimiento y, por tanto, una reducción tarifaria en términos reales; no hay ningún aumento respecto a las actuales tarifas portuarias, no se incrementan en ningún concepto, ni siquiera en el IPC, como viene siendo habitual en los últimos años. Hay una política muy intensa y, dentro de un marco legal, lógicamente pactada con los sectores portuarios en los planes de empresa y, por tanto, con un compromiso firme de las autoridades portuarias de cumplirlo, que es una reducción de sus gastos que lleve a una mejora de los ratio gastos-ingresos. El presupuesto de explotación también pretende la potenciación, en resumen, del desarrollo de un modelo concesional del demanio público portuario, en el que creemos profundamente y sobre el que se fundamenta un modelo portuario con titularidad pública del suelo portuario y con la gestión por la iniciativa privada de toda actividad prestacional, en un marco de libre competencia. En ese marco, el presupuesto de explotación lo que hace es potenciar los ingresos por vía de cánones demaniables, de cánones por utilización y aprovechamiento privativo del dominio público, que van teniendo un crecimiento mayor y un peso mayor en los ingresos de los puertos respecto a las tarifas por uso de infraestructuras.

Respecto a los objetivos que nos hemos propuesto en el diseño del presupuesto de capital, yo creo que ya lo he señalado también en la parte de explotación: se hace una maximización de los recursos generados, sobre la base de una reducción de gastos y un aumento de ingresos, fundamentalmente sustentada en el incremento de los tráficos y no en la mayor presión impositiva, y una minimización del endeudamiento de los puertos, puesto que estamos en endeudamientos muy flojos, ya que en este presupuesto se alcanza, con el aumento solicitado al Parlamento para su aprobación, un valor del orden del 5 por ciento del pasivo. Es decir, valores muy reducidos en el endeudamiento de los

puertos, una gran salud financiera y, en consecuencia, un objetivo del presupuesto de capital diseñado en base a esos principios, para afrontar el ambicioso escenario inversor de los puertos españoles incluidos en el plan de infraestructuras 2000-2007 del Gobierno. La propuesta del presupuesto de 2003 duplica ya la media de inversión anual que se produjo en España entre los años 1990 y 2000. Es decir, estamos en niveles de inversión en los puertos con recursos propios, por supuesto, con el apoyo del marco comunitario de apoyo, fondos FEDER, Fondo de cohesión, fondos Interreg, que nos permite, en un escenario de endeudamiento escaso, como digo, afrontar inversiones anuales superiores, en este momento, a prácticamente setecientos y pico millones de euros, es decir más de 130.000 millones de pesetas, que duplica las inversiones medias en pesetas corrientes, alrededor de los 55.000 ó 60.000 millones de pesetas, de la década pasada. Creo que es muy importante, en base a una contención tarifaria, a una contención de gastos, generar recursos suficientes para poder dejar los puertos españoles con unas infraestructuras imprescindibles que potencien ese modelo concesional en el que creemos. Por tanto, seguimos en el presupuesto con las inversiones ya previstas en el plan de infraestructuras, que son, en gran medida, las inversiones públicas dedicadas a generar suelo y terreno abrigado en los puertos para que la iniciativa privada, sobre la base del modelo concesional, pueda apostar por la inversión en los puertos, por atraer tráfico y por desarrollar la actividad económica y, en consecuencia, para que los puertos españoles sigan siendo motores de la economía nacional, por su influencia en el comercio exterior, pero también motores de la economía local, como así lo vienen demostrando. Creo que ése es el gran objetivo en este momento de los puertos. Creo que son el sector de las infraestructuras capaces de generar más inversión privada en este momento. Los puertos ya no financian silos, ya no financian almacenes, ya no financian pavimentos, ya no financian terminales ni sus equipos de manipulación. Todos estos los financia la iniciativa privada en base a un modelo concesional muy desarrollado. En ese sentido, los escenarios de la política energética están dando a los puertos una nueva centralidad; las centrales de ciclo combinado, las centrales de regasificación, por su vinculación a los tráfico portuarios, se están ubicando en los puertos y sobre la base de ese modelo concesional, en el fondo, se convierten en infraestructuras públicas después de que acabe el período concesional, revirtiendo estas infraestructuras financiadas por los privados con infraestructuras públicas. Por tanto, no solamente es importante en este escenario la inversión pública directa dedicada a los puertos que, como digo, está del orden de los 730 millones de euros, sino que, en este momento, según las propias estimaciones que hacemos de la inversión privada anual generada, tenemos un escenario previsto para 2003 del orden de 1.045 aproximadamente, en base a los com-

promisos concesionales en marcha de inversión privada prevista para 2003. En el plan de infraestructura preveíamos un balance de la inversión total de 60/40, pero los acontecimientos, las nuevas peticiones concesionales y las nuevas peticiones industriales, logísticas y energéticas asociadas a los puertos están haciendo que en este momento podamos decir que se acercará más al 45/55 que al 60/40 que habíamos previsto. Es decir, que preveemos una actualización del plan de infraestructuras respecto a la inversión privada, con crecimientos de la inversión privada en los puertos.

Creo que estos son los principios básicos que sustentan los Presupuestos Generales del Estado, y estoy a su disposición para aclarar cualquier cifra o comentario que quieran hacerme.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Vamos a pasar al turno de los grupos parlamentarios. Seguiremos en el orden habitual, haciendo la salvedad de que el Grupo Socialista ha solicitado la intervención de dos de sus portavoces, lo haremos así, teniendo en cuenta que el tiempo no debe sobrepasar el que el grupo tiene destinado.

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Hernández Cerviño.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Queríamos agradecer, en primer lugar, las explicaciones que nos ha dado, que indudablemente permitirían un buen debate sobre las actuaciones de las distintas autoridades portuarias que, a través del programa de infraestructuras 2000-2007, y según señala el Ministerio de Fomento, garantizarían estos objetivos a los que ha aludido, que se refieren fundamentalmente al crecimiento, modernización y adecuación de la oferta respecto a las infraestructuras portuarias. Estoy totalmente de acuerdo en que el papel de los puertos debe perseguir objetivos amplios, sobre todo la intermodalidad, y convertir España en ese intercambiador internacional que necesitamos. También es cierto que el libro blanco nos plantea una serie de problemas y de caminos que es indudable que hay que recoger tanto en el plano económico como en el ambiental. También es cierto que la función logística la buscamos todos, pero la realidad presupuestaria exige que esta comparecencia sirva fundamentalmente para conocer el debe y el haber de los puertos de interés general del Estado en un tiempo bastante limitado, por cierto, tan limitado que quizá conviniera hacer una sola pregunta hacia el pasado, otra hacia el futuro y aliñarla con alguna más. La pregunta sería cómo se ha ejecutado el presupuesto de 2002 en cada autoridad portuaria y en qué se va a ejecutar el de 2003 en cada autoridad portuaria. Pero luego habría que entrar en algunos detalles. Quiero señalar que tanto esta como otras intervenciones, y no es problema del compareciente, probablemente se podrían reducir bastante y ser bastante más objetivas si el Congreso se hubiese dota-

do de una oficina presupuestaria que nos ahorraría bastantes trámites burocráticos, y si además hubieran pasado otra serie de planes de infraestructuras por el Congreso.

No quiero aparecer tirando piedras al sector público. El Partido Socialista siempre se ha distinguido por la defensa del sector público, no solamente en el tema de puertos, sino en los demás. **(El señor presidente ocupa la presidencia.)** Hace unos meses, concretamente el 9 de abril, hubo un enriquecedor debate sobre diferentes aspectos de la gestión de los puertos españoles que no podemos retomar ahora porque estamos en otro tiempo parlamentario. Me hubiera gustado volver concretamente al tema de la Ley de régimen económico financiero de los puertos, al de la autonomía de la gestión, al de la libre competencia, a la implicación de los puertos con las entidades locales, que son las más próximas a los ciudadanos pero, como hemos señalado anteriormente, el tema de hoy son los Presupuestos Generales del Estado y su comparecencia debe servirnos para aclarar nuestras dudas. Por esa razón le voy a plantear una serie de cuestiones, conteste usted a las que pueda, pero como ya es tradicional se las transmitiremos luego por escrito para recibir por el mismo conducto la respuesta.

En primer lugar, en los presupuestos de 2003 se observa que casi se duplica la deuda a largo plazo del sistema portuario con entidades de crédito. La pregunta es cuál es la causa de este importante incremento del endeudamiento del sistema portuario, habida cuenta de que también en estos años la participación de las subvenciones comunitarias en la financiación de las inversiones portuarias está alcanzado sus mayores niveles.

En segundo lugar, le quería preguntar por qué se incluyen en los presupuestos de 2003 inversiones portuarias financiadas con fondos FEDER a reprogramar, los cuales, en todo caso, se devengarán en el año 2004. Si es así, hay que preguntar si se ha acudido a endeudamiento para financiar la anualidad de 2003 y las devengadas hasta ahora. La pregunta también se completa con quién cubrirá los gastos financieros correspondientes; también, qué garantías tiene el Gobierno de la reprogramación de las subvenciones FEDER que haga la Comisión de la Unión Europea y si se va a producir en el sentido previsto en los presupuestos. Esta es una cuestión verdaderamente importante.

A continuación, quiero preguntarle por cuestiones referentes a las inversiones en algunas autoridades portuarias importantes. Voy a empezar, porque me implica personalmente, con Galicia.

En Galicia existe el grave problema de las conexiones de los puertos con las infraestructuras terrestres. Ya se sabe que es de alguna manera un ahogamiento, aunque se están haciendo algunas cosas. El ferrocarril, las carreteras, las autovías y las autopistas en muchos casos están alejados o no dan el servicio que necesitamos. Concretamente Ferrol, que se está dotando de un puerto exterior, al que hay que garantizar la accesibilidad terrestre hasta Cabo Prioriño, con un impacto medioam-

biental asumido, tiene un problema grave. ¿Cuál es la previsión presupuestaria para el período 2003-2005 para cubrir esta importante infraestructura? En A Coruña vuelve a aparecer el problema de la conexión viaria de la N-VI con la 550, que aparece reiteradamente en los Presupuestos Generales del Estado, pero que no consigue arrancar, y sólo consigue retrasar un año más la desaparición del tráfico pesado en esta zona. Por otra parte, está la cuestión del puerto exterior, que tampoco aparece en los presupuestos generales del 2003. ¿Qué previsiones existen sobre el tema? Nuestros compañeros socialistas de A Coruña quieren liberar el puerto del petróleo, señor presidente, ¿cuándo estima usted que lo lograrán?

El tema de Vigo requiere un punto y aparte, no sólo porque soy ciudadano de Vigo, sino porque es un caso extraño y anómalo dentro de las autoridades portuarias. ¿Cómo es posible que una ciudad tan ligada al mar, tan puntera en su competencia pesquera, con una capacidad extraordinaria de tráfico de mercancías y contenedores, con una hermosa ría, con una estación transfer que se va a hacer en Salvaterra Do Miño, a pocos kilómetros, rechace un proyecto de ampliación de la plataforma portuaria? Yo le pediría a usted una atención especial al problema de Vigo. Dos de las tareas de la autoridad portuaria consisten fundamentalmente en mejorar las relaciones puerto-ciudad y la sostenibilidad ambiental de los tráfico. Yo le diría a usted, y permítame la crítica, que esto es un fracaso del señor Pedrosa, presidente de la autoridad portuaria. La ciudad de Vigo ya se sintió engañada con el famoso proyecto de abrir Vigo al mar, lo hemos tratado en alguna ocasión, y rechaza, por temer sus consecuencias, el famoso relleno del Areal. Admita usted que cuando se dice que no se necesita declaración de impacto medioambiental mentamos la soga en casa del ahorcado en un tema como es el de la ría de Vigo; admita usted que al menos se han dado diferentes medidas de relleno y que todo esto nos ha llevado a una discusión que yo creo que es estéril.

Ahora en Vigo se está discutiendo un nuevo plan general de ordenación urbana que queremos que sirva precisamente para mejorar el espacio urbano y sobre todo la fachada marítima. Yo le preguntaría si la autoridad portuaria ha conectado, de empatar y de empatía, con la ciudad. ¿La autoridad portuaria ha presentado alguna alternativa para las conexiones ferroviarias? ¿Las ha contemplado en las previsiones presupuestarias? ¿Se contemplan correctamente las conexiones viarias y terrestres con la estación transfer? Vigo aguarda expectante unas respuestas claras y precisas sobre esta obra, y no se confunda usted, el problema ha sido el gestor de la autoridad portuaria, estoy seguro. Hoy en día estamos todos de acuerdo en que no solamente vale vencer, que probablemente haya vencimiento, pero hay que convencer. Por último, respecto a esto, la Xunta nos indica que en el puerto de Marín habrá un excelente puerto de contenedores, pero también es objetivo de Vigo.

¿Cómo se explica esto? ¿Competencia entre puertos a poca distancia? ¿Qué elementos existen que nos permitan diferenciar uno de otro?

Voy a preguntarle ahora por cuestiones referentes a otros puertos. Por ejemplo, el puerto de Algeciras, que es el primer puerto de España en volumen de tráfico y el segundo del Mediterráneo en tráfico de contenedores, sin embargo, tiene importantes deficiencias en sus enlaces por carretera y ferrocarril con el centro de la Península, lo que limita su capacidad de distribución de mercancías. ¿Hay alguna previsión presupuestaria para mejorar esto?

Siguiente pregunta. Una de las recomendaciones comunitarias en materia de puertos se refiere a la necesidad de garantizar lo que hemos venido diciendo antes, puerto-ferrocarril. Teniendo en cuenta lo anterior, ¿cuál es la razón de que no exista ninguna partida presupuestaria del Ministerio de Fomento para prolongar el soterramiento ferroviario hasta el puerto de Almería, de titularidad estatal, siendo esta una de las principales prioridades del puerto?

Por otro lado, la inversión prevista en el puerto de Melilla para 2003 experimenta un descenso de cerca del 24 por ciento respecto a 2002. ¿Cómo se justifica esa caída precisamente en unos momentos en lo que el Gobierno se llena la boca hablando de la fuerte inversión en Melilla?

Dejamos para el portavoz compañero José Segura una serie de intervenciones sobre Canarias, que es un tema realmente importante. Le entregaremos por escrito estas preguntas y alguna otra, y esperamos que nos dé cumplida respuesta sobre algunas cuestiones importantes, y cedo la palabra a mi compañero José Segura.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Hernández Cerviño; me alegra que me alivie usted del peso de la dirección de la Comisión dando la palabra al señor Segura.

Quiero advertir al compareciente que puede tratar el tema de forma más rápida y generalista, puesto que hay preguntas que puede contestar por escrito.

Tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVEL**: Consumiré un minuto, señor Llorca, exclusivamente para temas de Canarias.

Los presupuestos de 2002 preveían para el puerto de Granadilla una inversión de cerca de 12 millones, de la que se esperaba que fuera realizado un porcentaje determinado. Le pido que me diga cuánto aproximadamente —como es lógico, no tiene por qué disponer del dato en este momento—. En los de 2003 aparece una cifra de unos 20 millones de euros. Queremos preguntarle qué circunstancias se dan, o se van a dar en 2003, que justifiquen una inversión cinco veces superior a la de este año. Aunque se lo vamos a pedir por escrito, le ruego que me dé la mayor información posible sobre las características de ese puerto, las circunstancias de

impacto medioambiental, los tráfico que pretende captar y las previsiones de desarrollo presupuestario.

En segundo lugar, se está ampliando el puerto de La Estaca, en la isla del Hierro, que es el punto más occidental del Estado español. Se hace por fin, después de muchos años de aspiraciones, por los fuertes vientos que se producen en el puerto de esta isla en la que residen 5.000 personas, pero que es un lugar entrañable del Estado español. ¿Cuáles son las características de la ampliación del puerto de La Estaca? ¿Cuál es la actuación, en lo que va de año, desde el punto de vista porcentual? En los presupuestos del año próximo se incluye la cantidad de 11 millones de euros, aproximadamente, y, en consecuencia, le pido información global sobre los tráfico, características del puerto, etcétera.

En el puerto de La Luz, para el período 2002-2006, se prevé un endeudamiento muy elevado. Le pregunto de qué cantidad será el endeudamiento que asumirá la Autoridad Portuaria de Las Palmas para cubrir un plan de inversiones integrado por obras de envergadura tan extraordinaria como las obras del dique Reina Sofía, las actuaciones en la zona de actividades logísticas, o las obras en el enlace parque de Santa Catalina-puerto-ciudad.

También me interesa conocer las características de la ampliación del puerto de Arrecife, en la isla de Lanzarote, y el endeudamiento que supondrá. Y, por último, nos preocupa que la autoridad portuaria esté tomando decisiones de concentración de terminales marítimas del puerto de Santa Cruz de Tenerife —están saliendo referencias en la prensa— en un conjunto accionarial que prácticamente convierte la actividad en monopolio.

Le solicitamos la información que pueda darnos en este momento, y la que estime oportuno por escrito, sobre el sistema portuario canario.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez, tiene la palabra, en nombre del Grupo Mixto.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: El señor presidente de Puertos del Estado ha hecho alusión al crecimiento, por motivos geoestratégicos, de dos puertos muy importantes: el de Valencia y el de Algeciras. Frente a estos puertos, cuya situación geoestratégica posibilita su crecimiento, según su criterio, ¿cuál es su valoración de la evolución del sistema portuario gallego, en función de su situación geoestratégica y de los datos empíricos que posee y su evolución durante 2001 y lo que va de 2002?

Hay otro tema que tiene una importancia crucial. Ha aludido a que había tres criterios conforme a los cuales tendría que avanzar el sistema portuario del Estado español, desde el punto de vista económico: la autosuficiencia económica, la inversión pública necesaria y la inversión privada. En relación con estos tres parámetros, ¿podría hacer un juicio de valor sobre cuál es la situación de cada uno de los puertos de Galicia, con los

matices que le diré a continuación? Que yo sepa, en Ferrol, la inversión en infraestructuras es exclusivamente pública. ¿Hay alguna inversión privada en perspectiva en infraestructuras para el puerto exterior? ¿Cómo se enfrenta el problema de la financiación de la construcción de este puerto exterior, en función de los tres criterios a los que antes aludía usted? En concreto, quiero saber si la capacidad de endeudamiento de la Autoridad Portuaria de Ferrol es suficiente para que asuma ella sola todo el coste de la infraestructura del puerto exterior de Ferrol. Me gustaría saber también si tienen negociaciones con el Ministerio de Fomento para garantizar que en 2005 exista una conexión por autovía entre el puerto exterior y el acceso norte al puerto de Ferrol, y si hay alguna negociación con RENFE para llevar el ferrocarril a largo plazo. Si no es así, si no habrá ferrocarril, ¿qué sentido tiene un puerto en el exterior y una inversión multimillonaria en un puerto que carecerá de un elemento fundamental de la relación intermodal, como es la conexión ferroviaria?

En cuanto al puerto de A Coruña, ¿cómo valora usted las pretensiones de vender parte de la superficie portuaria para actuaciones urbanísticas de carácter especulativo, como la construcción de viviendas o de áreas comerciales? ¿Se ha desechado cualquier posibilidad de ese tipo, por el bien urbanístico de una ciudad como A Coruña? ¿Cómo valora la evolución del puerto de Vilagarcía, que era hasta ahora el único deficitario del sistema portuario de Galicia, y cuáles son sus perspectivas inmediatas?

Por último, me gustaría que hiciese una valoración de los datos de inversión que presentan en los Presupuestos Generales del Estado. A Galicia se destinan casi 83 millones de euros, de un total de 700 millones para todo el Estado. En el caso concreto de la provincia de A Coruña, aparecen algo más de 28 millones de euros para inversiones iniciadas antes de 2003, y 9.465.000 euros para inversiones a iniciar en 2003; la cantidad es menor para proyectos a iniciar en 2003, como ve. ¿Podría desglosar los 9.465.000 euros para proyectos a iniciar en 2003 entre los que corresponden al puerto de Ferrol y los que corresponden al de A Coruña? Le solicito lo mismo para la provincia de Pontevedra: ¿qué cantidades corresponden a cada una de las autoridades portuarias de la provincia de Pontevedra —Vigo, Vilagarcía de Arousa y Marín— de la destinada a obras a iniciar en 2003, concretamente 9.299.000 euros?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Ortiz, en nombre del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Ante todo, y no sólo por cortesía, quiero dar la bienvenida al presidente del Ente Público Puertos del Estado y felicitarle por su exposición de carácter general. Supongo que él había hecho la previsión de que los temas locales y de detalle entrarían a través de las preguntas. Pues bien, en ese

ámbito de carácter general, le felicito desde la coincidencia, obviamente, entre la política de transportes del Gobierno y la del grupo al que represento en este momento, que apuesta por una concepción intermodal del transporte en la que los diferentes modos no compiten entre sí, sino que se complementan articulando unas logísticas multimodales más eficaces y eficientes.

En el Plan de infraestructuras 2000-2007, que seguramente algún portavoz calificaría una vez más de non nato y que a mí me parece que no solamente es nato sino adulto (**El señor Segura Clavell: ¡Adúltero! Risas.**) y que se ha discutido en esta Cámara reiteradamente, hay una política muy clara en materia de sistema portuario orientada a la ampliación, modernización y optimización, de tal manera que se posibilite el crecimiento sostenible de la demanda de tráficos con la calidad medioambiental y los niveles de seguridad exigibles. En este ámbito se desenvuelven las inversiones del sistema portuario según ha matizado usted muy claramente en la primera parte de su intervención. Una segunda idea que me parece particularmente atractiva e importante en su exposición es la apelación a un modelo concesional de dominio público portuario sobre el que se posibilita un modelo de titularidad fundamentalmente pública del suelo pero con la objeción de la iniciativa privada para toda actividad de carácter prestacional. Por tanto expreso nuestra coincidencia con este modelo. Estas dos ideas, de intermodalidad por una parte y, por otra, de ajuste a los objetivos que persiguen las inversiones del plan de infraestructuras, y este modelo concesional, demanial, de titularidad estatal pero privado en las actividades que presta el concesionario, no excluyen que le formule una serie de preguntas un poco más concretas dentro del ámbito general. La primera es cuáles son las previsiones de incremento de tráfico para el conjunto del sistema; no para tal o cual puerto, obviamente, pues eso queda para la preocupación local o concreta. Pregunto por las previsiones de que parte el presupuesto en términos de incremento de tráfico. En relación con el presupuesto de explotación y para el conjunto del sistema portuario, cuál es la previsión de la ratio de gestión, ingresos sobre gastos; asimismo y también para el conjunto del sistema portuario, cuáles son las líneas básicas de la política tarifaria. Finalmente, en relación con el presupuesto de capital, cuál es el peso relativo de cada uno de los dos componentes fundamentales, por un lado los recursos autogenerados y por otro la financiación procedente de fondos europeos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor presidente de Puertos del Estado para responder a los peticionarios.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Llorca Ortega): En primer lugar, deseo agradecer al señor Ortiz sus palabras de apoyo y diré antes de contestar a sus preguntas concretas,

que por cortesía parlamentaria haré al final de todas las intervenciones, que el Plan de infraestructuras 2000-2007 en los aspectos portuarios, que son los que a mí competen, es en este momento una realidad; una realidad visible y una realidad imparabile. El propio presidente del Gobierno tuvo la oportunidad en estas últimas semanas de visitar actuaciones e infraestructuras portuarias contempladas en el plan de infraestructuras en plena construcción y ejecución. Deseo informar a SS.SS. que las previsiones de inversión pública que habíamos hecho en el Plan de infraestructuras 2000-2007 a 31 de agosto está certificado, no digo licitado, contratado y en ejecución sino certificado, aproximadamente el 23 por ciento de la inversión pública total, estando en marcha una gran parte de las grandes infraestructuras portuarias que preveía el plan dirigidas básicamente, como he señalado antes, a conseguir mayores zonas de suelo abrigado y áreas marítimas abrigadas en los puertos españoles para que la iniciativa privada pueda desarrollar sus funciones no solamente en el ámbito del transporte marítimo sino de la logística. Puedo hablar de las grandes infraestructuras previstas: por ejemplo, la obra mayor es la ampliación del puerto de Barcelona, completamente adjudicada y en funcionamiento; en Valencia, la ampliación del puerto en un megapuerto de dos dársenas importantes para la captación de tráfico con la ampliación del puerto de Sagunto, también ejecutándose; en Cartagena; en Algeciras, con las nuevas zonas asociadas en Campamento, ya en ejecución; la ampliación del puerto de Ceuta, adjudicada recientemente; el puerto de La Estaca, Arinaga en Canarias, las zonas de Placeres y Ferrol en Galicia, las ampliaciones de Raos en Santander. Es decir que las grandes actuaciones infraestructurales previstas en el plan de infraestructuras son una realidad, con un esquema financiero que con el marco legal de autosuficiencia, ayudado con subvenciones europeas, permite asegurar su financiación. Por tanto, deseo apoyar con rotundidad las manifestaciones del señor Ortiz diciendo que a estas alturas no es una entelequia ni en el aspecto portuario ni en otros, por supuesto, pero en el ámbito de mi competencia es una realidad asegurada incluso en sus elementos de financiación.

Intentaré contestar a SS.SS. en el orden en el que me han ido preguntando. El representante del Grupo Parlamentario Socialista preguntaba por el resultado de la ejecución presupuestaria en 2002. Las previsiones de estimación de cierre durante este año es que va a ser ligeramente inferior a lo presupuestado fundamentalmente por las obras del puerto de Barcelona, pues debido a los temporales de otoño se produjeron algunos accidentes en la zona de la apertura de la nueva bocana, como saben SS.SS., y ha habido que efectuar un análisis con nuevos parámetros que está dando lugar en algunos casos a ligeros retrasos y desfase sobre los plazos previstos por la Autoridad Portuaria de Barcelona para la ampliación del puerto. La no ejecución presupuesta-

ria, que será inferior aproximadamente en un 20 por ciento a la prevista o presupuestada, es debida fundamentalmente a las dificultades que hay en este momento en el puerto de Barcelona. En cualquier caso, al cierre superará los 600 millones de euros, que hablando en pesetas es del orden de 103.000 millones de pesetas, una cantidad muy superior a la del año 2001, y en la línea de cumplimiento del plan de infraestructuras. Esa razón y que todas las grandes obras van a estar en marcha hacen que en 2003 se dé un salto muy importante en inversiones previstas para autoridades portuarias alcanzando, como he dicho, casi 800 millones de euros, ciento noventa y tantos de inversión, una parte muy importante de la cual es en inmovilizado material, es decir nuevas infraestructuras, y otra parte menor, del orden de sesenta y tantos millones de euros, aproximadamente 11.000 millones de pesetas, va a ser inversión financiera, centrada fundamentalmente en la sociedad que va a gestionar el área logística de la zona del Campo de Gibraltar asociada al puerto, que también tiene prevista una importante inversión financiera en los presupuestos para poner en marcha, con base en una sociedad participada entre administraciones autonómicas, nacionales y locales, lo que va a ser el desarrollo del área logística de la zona de apoyo logístico (ZAL) asociada al puerto en el Campo de Gibraltar, a caballo entre los municipios de San Roque y Los Barrios.

También me preguntaba en términos generales sobre la duplicación de la deuda. Reconozco que es cierto, de un 3,2 por ciento aproximadamente del pasivo con que cerraremos el año 2002 a un 5,2 a 5,3 del pasivo que va a representar la deuda total prevista en 2003, pidiendo autorización al Parlamento para un incremento del endeudamiento neto bancario de los puertos españoles de algo más de 100 millones de euros. De esos 100 millones sobre los que se pide autorización al Parlamento para el endeudamiento de los puertos, setenta y dos y pico millones de euros van dirigidos fundamentalmente a la financiación de la gran ampliación del puerto de Barcelona, con una parte muy importante financiada con fondos de cohesión. Para poder generar suelo en el puerto de Barcelona es imprescindible hacer unas obras de abrigo muy importantes, y el esquema financiero para el puerto de Barcelona se diseñó pensando que éste pudiera asumir un endeudamiento que con los recursos generados en base a sus crecimientos de tráfico fuera capaz de pagar. El gran endeudamiento que se pide para los puertos es la parte fundamental del nuevo endeudamiento y va dirigido, como digo, a la ampliación del puerto de Barcelona, al que se ha dotado a través del tramo estatal del fondo de cohesión con una subvención importante, pero con recursos propios del puerto y con la caja que tiene en este momento no tiene recursos para afrontarlo y tiene que ir a endeudamiento con el Banco Europeo de Inversiones, por tanto con reducidas tasas de interés.

También me ha preguntado sobre el FEDER a reprogramar. Como sabe, los fondos FEDER se programan al principio del marco comunitario de apoyo y este equipo ministerial, en esta legislatura, acordó asignar mayores recursos del tramo estatal de fondos FEDER y fondos de cohesión y fondos de Interreg a los puertos españoles, viendo ese dinamismo y esa gran capacidad de multiplicar la inversión pública en los puertos generando mucha inversión privada y mucha actividad económica. El Ministerio de Fomento ha asignado nuevos recursos FEDER que cuando se dé la reprogramación en el 2003, en el marco de las disponibilidades del Ministerio de Fomento, está previsto que se asignen a los puertos. En algunos casos estamos adelantado, vía fondo de cohesión, esa reprogramación prevista en fondos FEDER y podemos decir que el puerto de Gijón, para su ampliación en los muelles de La Osa, ha tenido fondos de cohesión que avanza de alguna forma los fondos preasignados para 2003 en estos puertos. También en Algeciras se han adelantado fondos de cohesión para avanzar dinero, en la medida de lo posible, de esa reprogramación FEDER. Sus señorías saben que la gestión y la tramitación de los fondos de cohesión es mucho más problemática y dura que las del fondo FEDER. En cualquier caso, se está demostrando la voluntad del Ministerio de Fomento de que esa preasignación de reprogramación FEDER del 2003 la estamos adelantado en la medida de las posibilidades que se tienen, en el ámbito del Ministerio, para dotar a los puertos de las subvenciones comunitarias suficientes que ayudan, en el marco de la autosuficiencia económica, a cerrar el esquema financiero de los puertos españoles. Para aquellos puertos que no tenían fondos comunitarios asignados, hay el acuerdo, que se produce por unanimidad en el Comité de presidentes del fondo de contribución, de los puertos que están a la espera de reprogramación de recursos, de que los gastos financieros que el adelantamiento de estas necesidades económicas a reprogramar en FEDER o en cohesión producen son asumidos por el fondo de solidaridad de los puertos españoles en aquellos puertos que no tenían ese tipo de recursos en ese momento, no por mayoría, como fija la ley, sino por total unanimidad. Creemos que este es un buen elemento para que no se distorsione la competencia interportuaria y, por tanto, que la política de subvenciones no genere distorsiones en el ámbito de los esquemas financieros de los puertos y acaben alterando el marco de leal competencia de los puertos.

A partir de ahí, S.S. empezó a comentar algunas actuaciones concretas para que le informara sobre puertos en particular gallegos, porque creo que S.S. es diputado por Galicia. Me hizo algunas preguntas sobre asignaciones presupuestarias e infraestructuras de accesibilidad. Le tengo que manifestar que los puertos españoles no tienen competencias sobre la accesibilidad a los puertos. Son competencias que en base a las leyes de carreteras y ferrocarriles están asignadas a la Administración gene-

ral del Estado, y yo no soy ni el director general de Carreteras ni el director general de Ferrocarriles para poderle informar sobre las asignaciones presupuestarias concretas. Lo que sí le manifiesto es que el Ministerio de Fomento, al que estoy asignado, tiene esta percepción. Es fundamental para ellos, en este marco de planificación intermodal, las accesibilidades viarias y ferroviarias a los puertos. En ese sentido, yo me siento absolutamente escuchado y bien escuchado en el ministerio cuando manifiesto la necesidad de proyectos concretos para puertos concretos. Por tanto, en función de los cierres presupuestarios, tanto de la Dirección General de Carreteras como de la Dirección General de Ferrocarriles, se están haciendo verdaderos esfuerzos en todos los sentidos para dotar a los puertos españoles de las mejores conexiones terrestres. Quiero recordar que incluso en el marco de la presidencia española, la delegación española en el Consejo informal de Gijón, aparte de lograr un acuerdo sobre la potenciación del cabotaje comunitario, presentó un documento de reflexiones del Ministerio de Fomento sobre la intermodalidad ferropuertuaria, entendiendo que la relación ferrocarril-puertos tiene muchas sinergias que se deben potenciar. Creo que ese documento de reflexiones tuvo bastante éxito en el ámbito europeo, hemos sido felicitados por ello y mucha parte de la política ferroviaria y de transportes en general va a tener en cuenta algunas de las reflexiones que creíamos que podían incentivar esa intermodalidad ferropuertuaria en la que creemos. Lo estamos demostrando con el apoyo al desarrollo de puertos secos en el interior del territorio, que en el fondo son un elemento de potenciar esa intermodalidad ferropuertuaria, como concentraciones de carga en el interior del territorio, que permite que mucha de esa mercancía que salía vía viaria, con la convergencia ferrocarril-puerto, pueda desviarse a modos de mayor sostenibilidad ambiental. Pero, como decía, creo que no soy la persona adecuada para hablar de las previsiones presupuestarias de los accesos a los puertos de Ferrol, Coruña, etcétera.

También me hacía una pregunta sobre cómo estaba el puerto exterior de Langosteira. El representante del Grupo Mixto me preguntaba sobre algunas perspectivas que han aparecido recientemente en prensa sobre la situación del puerto exterior de Langosteira, incluso con algunos comentarios por parte del representante del Bloque sobre actitudes especulativas de suelo, etcétera. Quiero manifestar a S.S. que en este momento, como ya he venido diciendo, estamos estudiando muy seriamente tanto la viabilidad técnica como económica del puerto exterior en Coruña. Somos conscientes de las necesidades ambientales del puerto de A Coruña y también de buscar soluciones a esos problemas. Desgraciadamente, el puerto de A Coruña está en una zona muy problemática técnicamente. Los oleajes que recibe la costa de A Coruña son tremendos, como dije en anteriores comparecencias, en el límite de la tecnología

para afrontar inversiones de abrigo y con unos costes elevadísimos. La Autoridad Portuaria nos presentó costes superiores a los 600 millones de euros, sin tener en cuenta rescates o influencias concesionales asociadas a la refinería, etcétera. Estamos en un marco legal basado, como digo, en la autosuficiencia. Los puertos deben financiar, en el marco de competencia interportuaria, sus inversiones sobre la base de sus propios recursos. Por tanto, independientemente de que seguimos estudiando y optimizando las soluciones técnicas posibles para el ámbito de A Coruña, también estamos estudiando detenidamente la viabilidad económico-financiera de esas soluciones. Nosotros no descartamos, a priori, ninguna solución que sea buena para la ciudad y para el puerto de A Coruña. Cualquier solución que se pueda adoptar tiene que llevar a un acuerdo interinstitucional de los responsables autonómicos, locales, nacionales para evaluar todas las posibilidades que pueda tener la viabilidad económica de la ampliación del puerto de A Coruña en el marco legal en el que nos movemos, sin descartar, por supuesto, ninguna contribución en el marco de subvenciones comunitarios, que será estudiado en su conjunto. En este momento se está trabajando muy intensamente en evaluar esa situación, tanto técnica como económica, y por tanto yo no hablaría de nada especulativo, sino que por el bien del desarrollo ambiental de A Coruña tenemos que evaluar todas las posibilidades que tenemos para financiar las obras del puerto exterior; unas obras que, como digo, son enormemente dificultosas por las acciones a las que está sometida la costa de Finisterre, que recibe oleajes no solamente del noroeste, que son preponderantes en el Cantábrico, sino también del Oeste y del Suroeste. Como dije también en una anterior comparecencia, estamos hablando de una obra de abrigo dimensionadas para recibir oleajes superiores a los 18 metros de altura, con bloques que pueden ser del orden de 150 toneladas, casi en el límite de lo que puede ser posible para construcción de obras de abrigo. En cualquier caso, repito, no descartamos ninguna posibilidad técnica ni de viabilidad económica, pero requiere un estudio muy serio de los aspectos y necesitamos tiempo para que eso se produzca.

También S.S., como diputado gallego, se preocupaba mucho por Vigo. Evidentemente, yo también estoy siguiendo las problemáticas que se producen en Vigo. Discrepo absolutamente de S.S. en el sentido de que sea un problema de la gestión del señor Pedrosa, como presidente de la Autoridad Portuaria, al contrario. Al contrario, yo creo que el señor Pedrosa está haciendo su trabajo francamente bien y lo que se está produciendo, desde mi punto de vista, es una utilización maniquea de la problemática ambiental en el puerto de Vigo. Nosotros apoyamos rotundamente el relleno del Arenal y apoyamos rotundamente, por necesidad portuaria, la ampliación del Arenal. Vigo está en el centro de una comarca de enorme importancia industrial en la que su

desarrollo se basa fundamentalmente en los tráficos portuarios, que sin el puerto no se podrían desarrollar, como Cítröen. Debemos generar actividad portuaria sostenible, en la que creemos profundamente. Si ustedes vieran el mapa de la ría de Vigo y lo que representa el relleno del Arenal comprobarían que es absolutamente ridículo. No altera ni las corrientes. La autoridad ambiental, que es seria en este país, en este caso el Ministerio de Medio Ambiente, ha hecho su trabajo bien y ha hecho su trabajo en función de la legislación vigente. Se ha pedido si era necesaria una declaración ambiental. Lo que han manifestado las administraciones, la opinión de muchos profesionales, y por la vía del *screening*, que es el procedimiento previo para ver si la autoridad ambiental dice que hay que hacer o no hay que hacer, con información técnica, no política, es que no era necesario someter a declaración de impacto, porque los técnicos evalúan a primera vista que eso no genera ningún tipo de impacto. Las personas en el ámbito municipal de la ciudad de Vigo, que están utilizando como gestor portuario el relleno del Arenal en el ámbito de la lucha política, creo que se equivocan. Si miramos el mapa de la ría de Vigo se ve perfectamente que no altera ningún marco de corrientes y que en el fondo lo que se hace es cerrar el espacio entre dos muelles para ganar el calado que necesita el puerto de Vigo para seguir siendo uno de los puertos más dinámicos en mercancía general de toda Galicia. Es imprescindible dotar a Vigo de mayor línea de atraque, con los calados necesarios para los nuevos buques que transportan mercancía general, para que conjuntamente con la zona logística de Salvaterra As Neves sea uno de los puertos punteros, no de España en mercancía general, sino capaz de captar tráficos de todo el norte industrial de Portugal, desde la zona de Leixoes hacia delante. Hay que apostar rotundamente por el futuro del puerto de Vigo, que pasa obligatoriamente por la plataforma logística de Salvaterra As Neves y pasa obligatoriamente por dotar al puerto de Vigo de mayor zona de atraque, que no puede ser en otro sitio que en el Arenal que es una zona que no afecta ni a las corrientes de la ría ni a nada por el estilo. Por tanto, permítame que sea absolutamente radical en esta contestación. Apoyamos el relleno del Arenal, cumple toda la tramitación ambiental y todas las garantías legales para que se pueda hacer, y entendemos que desde el punto de vista de la ciudad de Vigo el presidente de la Autoridad Portuaria ha llevado el diálogo con las administraciones públicas suficientemente bien, siempre y cuando la otra parte también quiera entender las razones técnicas que comportan que el relleno del Arenal no genera impacto ambiental para la ría de Vigo.

También había algunos comentarios sobre los nuevos desarrollos del plan especial en Vigo, etcétera. Yo recuerdo cuál es la legalidad vigente. El Estado fija un territorio como sistema general portuario y se desarrolla posteriormente con planes especiales, pero los planes

especiales no pueden condicionar el sistema general de transportes conforme a la legalidad vigente. Entendemos que hay voluntad por parte de la Autoridad Portuaria, y lo apoyamos, en llegar a los máximos acuerdos con las autoridades municipales para que se produzcan los menos conflictos institucionales y para que confluyan, según la doctrina del Tribunal Constitucional, en territorios con competencias convergentes que deben coordinarse lógicamente. En ese caso nadie duda de las competencias urbanísticas, especialmente en zonas puerto-ciudad, para desarrollar esa actividad. Estoy convencido, porque lo he hablado con el presidente de la Autoridad Portuaria, de que es necesario hablar con las autoridades municipales y es necesario desde un punto de vista de seriedad por todas las partes afrontar en común y con responsabilidad el futuro del puerto de Vigo, que es esencial para el futuro de la economía gallega y para el futuro de la economía española en general.

También me preguntó por los temas de accesibilidad de Algeciras y Almería. Me remito a nuestro apoyo a los temas razonables respecto a la accesibilidad. Nuestros objetivos son lógicamente que en la medida que las disponibilidades presupuestarias lo vayan permitiendo los puertos españoles de interés general, que forman parte de las redes de transporte, tengan la adecuada accesibilidad para que se conviertan en multimodal. Se tiene que dar prioridad a aquellos puertos que tienen mercancía general, como elemento esencial, que son los que realmente tienen una mayor integración en las cadenas logísticas. Estoy convencido de que mis compañeros del Ministerio de Fomento y el propio ministro, porque así me lo ha manifestado, son absolutamente impulsores de la política de dotar de las mejores condiciones de accesibilidad a los puertos españoles de interés general, como también es la política de las redes transeuropeas de transporte en la que se encuentran todos los puertos de interés general incluidos en las últimas revisiones.

Respecto al puerto de Melilla, he de decirles que desgraciadamente año a año va perdiendo tráfico. El puerto de Nador, muy próximo, no estaba dotado. Todos sabemos que la política marroquí en estos aspectos fomenta que los pasajeros entren por Tánger en lugar de por Ceuta. También están favoreciendo que entren por Nador con mayores complicaciones en la aduana, etcétera. Desgraciadamente, el hinterland del puerto de Melilla es muy complicado, situado de forma más periférica que el puerto de Ceuta, que está en una privilegiadísima situación en el estrecho de Gibraltar para avituallamiento y para otro tipo de tráfico. Para la evolución de sus tráfico estamos dotando al puerto de Melilla de las infraestructuras que tiene. Melilla acabó recientemente las ampliaciones de muelle noroeste, que son las inversiones necesarias para ampliar su espacio terrestre y no castigamos lógicamente a Melilla, sino todo lo contrario. Creemos que las inversiones que tiene son ajusta-

das a sus niveles de tráfico, tiene margen para que el puerto crezca mucho y en este ámbito de planificación no son necesarias mayores infraestructuras, ya que no hay congestión de capacidad en el puerto de Melilla. En sus espacios se están empezando a ubicar instalaciones industriales que estaban en otras zonas del territorio, como Cepsa, a través de un nivel concesional. Esto va a impulsar también las cuentas portuarias de Melilla, que es el puerto farolillo rojo, que recibe dinero de fondo de contribución, por tanto, de todos los puertos y que vamos a seguir apoyando desde Puertos del Estado para garantizar su suficiencia económica, su viabilidad y todas las inversiones necesarias que complementamos por supuesto con fondos FEDER y con fondos Interreg en el ámbito de cooperación España-Marruecos.

Contestando a preguntas directas del señor Segura sobre los temas canarios, le diré que por fin, después de muchas dificultades, hemos conseguido poner en marcha el puerto de La Estaca. Hemos tenido muchas dificultades para conseguir fondos de cohesión financiados al 85 por ciento. Por tanto, es un puerto prácticamente financiado al cien por cien con fondos europeos. Desgraciadamente, la Comisión Europea no acababa de ver algo que nosotros consideramos esencial para el puerto de La Estaca y que queríamos defender, que era no solamente solucionar los problemas de atracabilidad y maniobrabilidad de los *ferries* que obligaban a un aumento del dique de abrigo, sino que también creíamos imprescindible —por eso se nos encallaba la actuación— un segundo muelle que pudiera servir para los cruceros. La Unión Europea no veía posibilidad de financiar el segundo atraque, que nosotros consideramos esencial para los cruceros. Hemos mantenido y hemos conseguido, vía fondo de cohesión, dotar a La Estaca de un segundo atraque para cruceros, que es vital para su desarrollo turístico y económico y para una política que potenciamos, que es que España sea uno de los puntos esenciales en los tráfico de crucero en todo el mundo. Las situaciones del 11 de septiembre, al irse la flota de cruceros del Mediterráneo oriental hacia el occidental, han reforzado mucho los tráfico de cruceros en España y particularmente los tráfico de cruceros de invierno en las Canarias. Ya tenemos del orden de 2.500 cruceristas en España. Hay puertos como el de Barcelona, que es un puerto base, que tiene más de 800 cruceros al año; los de Tenerife, Las Palmas, Lanzarote, importantes terminales de cruceros canarios, también son puertos-base. No queríamos dejar al margen, por las dificultades que tenía en su desarrollo económico para esos 5.000 habitantes, el desarrollo del puerto de La Estaca. Las características principales de la ampliación son dotarle de mayor abrigo para conseguir una maniobra más segura y dotarle de los atraques no solamente para los *ferries*, sino de segundo atraque para los cruceros. Creo que es una buena noticia haber conseguido fondos comunitarios para eso.

El tema de Granadilla está en este momento en tramitación ambiental y no es posible afrontar las inversiones hasta que salga adelante. Se habían previsto 12 millones de euros para el año 2002 pero, de acuerdo con los datos actualizados que tengo en este momento, no vamos a poder hacer inversión en Granadilla este año porque la tramitación ambiental no va a estar acabada. Nosotros confiamos en que el Ministerio de Medio Ambiente haga la preceptiva declaración de impacto ambiental, positiva, con las correctoras que correspondan, antes de que acabe el año. El aumento de 20 millones de euros de inversión en el puerto de Granadilla para 2003 es fundamental porque creemos que para entonces ya podrá estar en marcha. Apostamos por empezar en 2003 y por eso lo hemos dotado presupuestariamente. El único escollo que tiene para estar listo es la tramitación ambiental. Cuando ésta acabe, tenemos previsto en nuestra programación solicitar Fondo de Cohesión para Granadilla. En la primera fase, tenemos previsto contratar lo que es el dique exterior y el contradique del muelle.

Granadilla es fundamental para la economía de Tenerife y para la sostenibilidad de los tráficos portuarios en la isla. El puerto de Tenerife está prácticamente en su nivel de máxima capacidad respecto a tráficos de mercancías. Las dársenas de Tenerife son muy complicadas respecto a operatividad, algunas, como la de Los Llanos, tienen problemas de onda larga, por tanto de resonancia, que son problemas operativos de difícil solución; además, tienen fondos muy grandes que hacen inabordable económicamente cualquier actuación. Yo siempre repito que el dique más grande en profundidad construido en el mundo es un dique muy corto, que es el contradique del muelle de Los Llanos, que llega a más de 120 metros de profundidad, una barbaridad para un dique que tiene apenas 200 metros de longitud. Desde nuestro punto de vista, Granadilla es el espacio ideal, por fondos portuarios, para afrontar el futuro de los tráficos portuarios en Canarias. Creemos que, igual que se está demostrando en Las Palmas, el potencial completo de las islas en los tráficos norte-sur, desde toda la costa africana hacia el norte de Europa y también desde el cono sur americano hacia Europa, está muy bien posicionado geográficamente para ser un impresionante *hub* en los tráficos de mercancía general, como lo está demostrando Las Palmas en este momento en sus terminales múltiples, con crecimientos en los transbordos verdaderamente espectaculares.

Para afrontar estas inversiones, lógicamente, en algunos casos hay que endeudarse, como en el puerto de Las Palmas. Tenemos ya acuerdos con el puerto de Las Palmas y hemos moderado sus planteamientos iniciales respecto a inversión, laminada en el tiempo. Creemos que la autoridad portuaria de Las Palmas debe acompañar mucho más su programa inversor, y así lo acordamos en el plan de empresa, estableciendo un calendario mucho más amplio que le deje en una situa-

ción financiera mucho más saneada y acompañada a las subvenciones comunitarias a medida que se vayan produciendo. Hay que decir que los gestores portuarios tienen una tendencia a invertir lo más rápidamente posible y creo que nuestro papel, desde Puertos del Estado y desde el Ministerio de Fomento, está en mantener el saneamiento económico de los puertos sin cuestionar su evolución y apoyando las captaciones de tráficos.

La operación más importante que registra en este momento el puerto de Arrecife, por el que también me preguntaba, es el muelle de Los Mármoles. Es una obra adjudicada y en ejecución, y creemos que con esta obra Arrecife va a estar en mejores condiciones para afrontar un crecimiento de los tráficos. Es un puerto que tiene un tráfico muy intenso de todas clases, por supuesto también de cruceros, y es muy importante para la economía nacional. Creemos que con las nuevas ampliaciones de infraestructuras portuarias en Canarias vamos a solucionar algunos temas insulares muy problemáticos, como son los de doble insularidad, y se va a fomentar que haya más líneas directas con los tráficos en los puertos menores. La política de dotar a los puertos menores de infraestructuras portuarias importantes, como es el caso de La Estaca, no solamente por accesibilidad sino también para generar mayores sinergias económicas, es importante y está incluida en el plan de infraestructuras. Por supuesto, también están previstas ampliaciones puerto Rosario, en el puerto de La Palma, etcétera.

Por último, el señor Segura me ha comentado algo que también a nosotros nos preocupa. La concentración que se está produciendo en las terminales del puerto de Tenerife es un tema que preocupa mucho a Puertos del Estado, al Ministerio de Fomento y a la Administración del Estado en general. Quiero que sepa el señor Segura que cuando se presentó esa concentración, los representantes del Estado en el consejo de administración de la autoridad portuaria votaron en contra porque creemos que el mejor elemento para que los puertos tengan unos costes competitivos es la competencia entre operadores. Ese es un elemento que creemos fundamental en la política portuaria y lo hemos defendido el 27 de junio pasado en el ámbito europeo. Creemos profundamente en la libertad de acceso al mercado de los servicios portuarios y creemos que todos los procesos de concentración en las terminales portuarias en manos de un único operador no son buenos ni para la actividad portuaria ni para los usuarios ni para los costes. Por tanto, sólo quiero decirle que coincidimos absolutamente con su percepción de que lo que está pasando en Tenerife es un proceso de concentración que no gusta y que, en el ámbito de las competencias que la Ley de puertos nos da, la Administración general del Estado votó en contra de ese proceso en el seno del consejo de administración de la autoridad portuaria. Con esto, creo que he contestado las preguntas del Grupo Parlamentario Socialista.

Respecto a las preguntas que me hacía el Grupo Parlamentario Mixto, en particular el representante del Bloque Nacionalista Galego respecto a la valoración del sistema portuario gallego y su posición geoestratégica, yo he hablado de dos puertos, no por ningunear a ningún otro más. Hablé de Algeciras y de Valencia porque son puertos que en este momento están captando mucho tráfico de transbordo, y lo están haciendo porque están justo en la línea del mínimo coste, del mínimo flete del transporte marítimo internacional; líneas que se mueven con grandes barcos alrededor del mundo, que van desde Panamá, Japón, Singapur, Mar Rojo, Suez y Gibraltar hasta la costa este de Estados Unidos. Todos los puertos que están situados en las proximidades de esa línea están en buenas condiciones para producir transbordo marítimo. Eso no quiere decir que en otros puertos no se pueda captar transbordo, pero hay dificultades y hay que entender que España es un punto básico respecto a esa estrategia mundial, pero lo que esté más próximo al Estrecho está en mejores condiciones para captar ese tipo de tráfico; tráfico ajeno a la economía de la zona de influencia del puerto porque, como sabe, los transbordos ni entran ni salen por vía terrestre sino solamente por vía marítima. La posición geoestratégica de Galicia respecto a esos tráficos, desde nuestro punto de vista, es una posición difícil y, por ello, no la citamos normalmente. Normalmente, los puertos de la cornisa cantábrica, particularmente la costa gallega, respecto a la mercancía general, son puertos más difíciles y tienen una posición más de subsidiariedad respecto a otros puertos del arco atlántico, lo cual no quita para que buenas estrategias, privadas, etcétera, puedan captar tráficos de transbordo para esas zonas. Hay otros tipos de tráficos de transbordo que se pueden captar. Por ejemplo, recientemente se ha dado una bonificación a un operador para hacer tráficos de transbordo de fuel en el puerto de Ferrol. El puerto de Gijón también está luchando en este momento para hacer transbordo de carbones térmicos de grandes buques que vengan de los grandes productores mundiales y que se puedan distribuir por todo el occidente europeo. Galicia está en una buena zona en el tráfico marítimo mundial, Finisterre es de las zonas más transitadas y, por tanto, creo que vale la pena planificar las estructuras gallegas pensando en que puede captar este tipo de tráficos. Creemos que los puertos del norte gallego, fundamentalmente por su *interland* inmediato, son puertos industriales y, como hemos dicho muchas veces, la estrategia de los puertos gallegos pasa por potenciar los puertos del sur como puertos de mercancía general. Ya he dicho que los puertos de Vigo, Marín, Villagarcía, en los que la mercancía general tiene mucha importancia, tienen muchas posibilidades de captar tráfico del norte industrial de Portugal, por poco bien que lo hagamos todos. Hay puertos de Portugal, particularmente Leixoes, que está muy interesado en participar, incluso como socio, en la plataforma de Sal-

vatterra As Neves. Creo que ese es un buen elemento a tener en cuenta, en su momento, para potenciar esos tráficos. Quería transmitirle a S.S. que evaluamos muy positivamente la posición geoestratégica gallega y tiene muchas posibilidades de que siga un crecimiento de los tráficos importante. Si hacemos las cosas bien en Vigo, van a seguir creciendo los tráficos de contenedores, que en este momento están colapsados; es decir, Vigo en contenedores está creciendo en este momento más de un 10 por ciento. Hay que seguir dotando de infraestructuras para que Vigo tenga espacio suficiente inmediato para que puedan operar las líneas de contenedores que sustentan esa enorme actividad económica.

Me preguntaba sobre el esquema en el marco de autosuficiencia de inversiones públicas y privadas en los puertos gallegos y en algunos casos, como Ferrol, cuál era el balance, si no considerábamos inversión privada. Hay que decir que en todos los puertos consideramos que la inversión pública tiene que ir dirigida fundamentalmente a aquellas infraestructuras que difícilmente la inversión privada puede rentabilizar, sobre todo en los plazos concesionales que tenemos diseñados. Nosotros creemos en estos plazos porque si no, se darían monopolios de facto a los operadores privados para la explotación de terminales y solamente con plazos muy largos o con tarifas muy grandes se pueden amortizar infraestructuras carísimas, como son las portuarias. Apostamos por infraestructuras básicas, que son abrigo, accesibilidad marítima, disponibilidad de suelo con dinero público, en el marco de autosuficiencia, recursos generados más subvenciones europeas y porque la habilitación, el equipamiento, las naves, las grúas, etcétera, sea afrontado con inversión privada. En algunos casos —ya se está dando— las propias obras de atraque pueden ser asumidas por el sector privado. En el puerto de Ferrol se incluye en la obra de cabo Prioriño solamente el abrigo y un espacio mínimo de atraque, con una longitud de 800 metros, dejando para una segunda fase y para una posible asunción por parte de la iniciativa privada continuar las obras de atraque en cabo Prioriño. No podemos hacer inversión privada en cabo Prioriño porque no tenemos la base de la inversión pública. Cuando en el año 2005 las obras de defensa, de abrigo y de generación de suelo de Prioriño estén listas, estaremos en condiciones de que los inversores privados empiecen a actuar y, por cierto, los inversores ya están llamando a la puerta. En este momento, que yo sepa, hay tres o cuatro operadores privados con intereses en tener concesiones en cabo Prioriño para desarrollar actividad de mercancía general. Esto evidencia, una vez más, el enorme potencial de la inversión pública en los puertos para atraer inversiones privadas a esas zonas.

Tanto en Salvaterra As Neves, como en su futuro será en las ampliaciones del puerto de Vigo, creemos que este modelo de concesión de demanio público portuario da mucho de sí para atraer ese esquema múltiple en un marco de autosuficiencia económica de los puer-

tos sin ningún recurso a los Presupuestos Generales del Estado. Esas inversiones privadas, después del período concesional, son inversiones públicas, porque revierten a la autoridad portuaria, que las puede reconcesionar y, por tanto, generar recursos sobre la base de inversiones hechas por los privados.

En cuanto al tema del puerto exterior de Coruña, creo que le contesté ampliamente.

Con respecto a las conexiones viarias al puerto de Ferrol, el Ministerio de Fomento ha dicho ya muchas cosas y muy comprometidas respecto a la accesibilidad a dicho puerto. En este momento están en tramitación ambiental los accesos terrestres viarios al puerto de Ferrol. Si mis noticias no son malas, ha acabado la fase de alegaciones públicas y está en la última fase de tramitación ambiental, y hay un compromiso del Ministerio de Fomento de que en el año 2005, cuando el puerto empiece a operar, los accesos terrestres estarán listos.

En cuanto a los temas ferroviarios, repito la política que defendemos. Los puertos de interés general deben tener accesos viarios y ferroviarios, se deben estudiar, evaluar los costes en las programaciones y la evolución de los tráficos en esos puertos. En muchos casos las prioridades presupuestarias pueden hacer que se adelanten unas respecto a otras, pero manifiesto aquí que la voluntad del Ministerio de Fomento es que los puertos de interés general estén todos dotados de la adecuada accesibilidad. No hay duda de que eso se producirá en función de las disponibilidades presupuestarias. En el tema de conexión viaria no hay duda alguna. La tramitación está hecha. En el tema ferroviario estamos haciendo estudios, tanto por parte del puerto como por los estudios de la Dirección General de Ferrocarriles respecto a la accesibilidad ferroviaria o a la mejora de la accesibilidad en todos los puertos de interés general. Por eso manifiesto aquí, en sede parlamentaria, la indudable voluntad política del Ministerio de Fomento de dotar a todos los puertos de interés general de la adecuada accesibilidad ferroviaria.

En cuanto a Villagarcía, está demostrando un ejemplo de lo que puede hacer un fondo de solidaridad entre puertos. Era un puerto deficitario, con tráficos que no llegaban al millón de toneladas. Hemos ido ayudándole por acuerdo de todas las autoridades portuarias y sus presidentes. Para el año 2003 el fondo de contribución no dota ni una sola peseta al puerto de Villagarcía. En este momento dicho puerto tiene una evolución en sus tráficos casi del 10 por ciento, un interanual del 8 por ciento; por tanto, ha entrado en la senda definitiva de autosuficiencia económica. Es capaz de afrontar una política inversora, con absoluto respeto ambiental, de ampliación del puerto. Recientemente se va a licitar la ampliación del muelle comercial en los términos que se han pactado con las autoridades ambientales o, según la declaración ambiental, también con las autoridades municipales. El puerto de Villagarcía, que está creciendo de manera muy importante, va a llegar pronto a ser

considerado puerto de la red transeuropea que, como sabe S.S., son un millón quinientas mil toneladas de mercancía. Estamos muy contentos de la evolución, de la gestión que se ha hecho, de la potenciación del modelo concesional de este puerto, así como de la entrada de nuevos operadores en él, que lo que están haciendo es incrementar los tráficos.

Voy a responder a la pregunta sobre las competencias entre puertos, entre Marín, Vigo y Villagarcía respecto a la mercancía general. Nosotros creemos no sólo en la competencia entre puertos sino también, como en el caso de Tenerife, en la competencia en los puertos. Nos gustaría que hubiese competencia entre puertos próximos, porque lo que hace es abaratar costes y, por tanto, fomentar cadenas logísticas intermodales mucho más competitivas. Estaríamos encantados si cada puerto tuviera dos terminales en competencia. Es el mercado quien tiene que decir eso y nuestro papel es generar suelo suficiente para que se pueda desarrollar la demanda. Repito que creemos en la competencia entre los puertos y también entre terminales dentro del propio puerto.

En cuanto a la valoración respecto a la inversión en Galicia, en este momento tenemos obras en marcha muy importantes. Hacer una lectura de que porque las obras que se inician en Galicia en 2003 tienen muy poca asignación presupuestaria no estamos haciendo obra en Galicia, es un error. El puerto de Ferrol empezó en septiembre de 2001, ha tenido una inversión muy importante en 2002 y va a seguir así hasta 2005. La gran inversión que se ha hecho en el puerto de Ferrol empezó en 2001 y todos los recursos que genera el puerto deben ir a la financiación del puerto exterior como área de expansión futura. No es de extrañar que no se puedan empezar en los puertos obras de la magnitud del puerto exterior de Ferrol cada día. Lo mismo ocurre en el puerto de Vigo. En el puerto de Vigo tenemos la gran ampliación de la zona de Bouzas, pensada para la potenciación del cabotaje comunitario, con atraque RO-RO muy importante. En el año 2002 empezaremos el muelle de El Arenal, Dios mediante, y lo desarrollaremos en 2003; por tanto, es una inversión importante en una obra empezada en 2002. Tenemos que afrontar la plataforma logística de Salvaterra As Neves, adquiriendo los terrenos cuando el proceso expropiatorio vaya avanzando, y dedicaremos cada vez más recursos a una obra que ya los tiene asignados. Las grandes obras de ampliación de Marín, en la zona de Placeres, es una obra ya antigua en anualidades. Tampoco hay obras nuevas porque el puerto de Marín tiene que destinar todos sus recursos a las nuevas terminales de la zona de Placeres.

La inversión portuaria en Galicia es ligeramente superior —si no recuerdo mal, aunque se lo puedo contestar por escrito con más detalle— del orden de 2,5 a 3 puntos por encima de su cuota en la participación de los tráficos, lo cual significa que hay una apuesta clara

también por reforzar la participación de los tráficos en los puertos gallegos en el conjunto de los tráficos portuarios a nivel del Estado. Es una inversión muy importante, en obras muy importantes, y la apuesta del Ministerio de Fomento por los puertos gallegos está clara en actuaciones que van a cambiar, y que están cambiando, el panorama portuario en Galicia.

Voy a contestar, finalmente, a las preguntas formuladas por el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, aunque ya afronté la evolución del plan de infraestructuras. Me preguntaba, en primer lugar, cuáles eran las perspectivas de los tráficos en los puertos en el conjunto del sistema. Como sabe S.S. en 2001 acabamos con un crecimiento del orden del 3,1 por ciento, superior al PIB. Las previsiones con las que hemos cerrado la actualización de los presupuestos para 2002 está en que los puertos españoles crezcan del orden del 4,6 por ciento. Esa es nuestra previsión. Creemos que es pesimista —así hemos hecho nuestros esquemas presupuestarios del cierre— porque estamos observando que se está produciendo un crecimiento en los tráficos portuarios españoles muy superior mes a mes. Hay muchos puertos que en julio, en agosto e incluso en septiembre han alcanzado los tráficos récords de toda su historia. Recuerdo, por ejemplo, el puerto de Gijón que —quizá por una situación coyuntural, como es un aumento espectacular de los graneles sólidos, que están creciendo por la situación climática, hídrica, del invierno pasado con una importante importación de carbones térmicos— está creciendo mucho. En general los graneles sólidos en este país están creciendo del orden del 10 por ciento, una tasa muy importante. Los graneles líquidos están creciendo también, del orden del 3 por ciento, pero hay que seguir resaltando la enorme vitalidad de la mercancía general en este país, apoyada por los transbordos y apoyada por la propia vitalidad de la economía española. Los tráficos en mercancía general están creciendo del orden del 9 por ciento, 7 puntos por encima del PIB, cantidad muy importante.

En el interanual en este momento, a fecha de septiembre, los tráficos portuarios están creciendo al 6 por ciento en el consolidado del sistema en todos los ámbitos. Hay un crecimiento muy importante en los tráficos. En fechas muy recientes tuve una visita del director general de Puertos francés y estaba impresionado de lo que ocurría en los puertos españoles. Quizá nuestra situación periférica, ese fomento de la intermodalidad del cabotaje europeo está haciendo que aumenten líneas muy importantes —de iniciativa privada— en el arco Mediterráneo, fundamentalmente con Italia, recientemente dos líneas hacen el trayecto Tarragona-Livorno, Valencia-Salerno. Se está produciendo un basculamiento de los tráficos hacia el modo marítimo. Las compañías transitarias, los camioneros, están entendiendo que el barco es una infraestructura, es un puente, se están empezando a meter en Valencia y amanecer en Salerno o Nápoles. Ese concepto de intermodalidad

está funcionando. Todo ello unido a la buena posición geoestratégica de España, sobre todo los tráficos de transbordo, está haciendo que el crecimiento de los tráficos, y particularmente la mercancía en general, sea importante, con unas tasas de crecimiento del 9 por ciento y el interanual del 6 por ciento. Todo ello ayudado, en el caso de los graneles, por una situación hídrica mala que hace necesario importar carbones y también por un mal año agroalimentario en la edición pasada que ha hecho importar más maíz y más cereal y, por tanto, ha habido un aumento espectacular sólido del orden del 10 por ciento.

En cuanto a los ratios de gestión, como ya he señalado, son positivos. Esperamos cerrar el año 2002 con un ratio en gastos de explotación-ingresos de explotación del 73,6 por ciento, es decir, un grado de cobertura bastante amplio. Esto nos permite generar unos recursos de algo menos de 400 millones de euros, es decir, más de 60.000 millones de pesetas y creemos en la política de reducción de gasto respecto a los ingresos, año a año. Si vemos el PAP, el plan de actuación incluido en los presupuestos, esperamos reducir en el escenario hasta 2005 ese ratio de gasto de explotación-ingreso de explotación hasta tasas aproximadas del 65 por ciento. Es decir, que habremos generado en los últimos años una reducción aproximadamente del 10 por ciento en términos porcentuales respecto a los que hemos venido teniendo. Además, hay una voluntad explícita y compartida, independientemente de la responsabilidad de gestión, en esta política por parte de las autoridades portuarias, que defendemos en la interlocución en los planes de empresa, y soy muy optimista porque esa línea se va a seguir en el futuro.

Las líneas básicas en política tarifaria son claras. No aumento de las tarifas en los puertos; potenciar el basculamiento hacia ingresos concesionales en contra de ingresos tarifarios; las tarifas crecerán con los tráficos y en cambio los ingresos concesionales crecerán del orden del 10 por ciento. Prevemos un aumento por tarifas del 4,6 por ciento y un ingreso a través de cánones concesionales que supere el 10 por ciento. Esta línea de contención es un punto esencial para la competitividad de los puertos españoles, mezclado todo ello con una apertura de los mercados que haga que las terminales en competencia favorezcan la reducción del coste de la prestación de los servicios portuarios.

En cuanto al peso relativo de los recursos —que me preguntaba S.S.— en el marco de autosuficiencia respecto a las subvenciones europeas, con esos niveles tan ligeros de endeudamiento que tenemos, sobre todo potenciados en algunos puertos con obras muy complicadas, prácticamente con esos 60.000 millones de pesetas —400 millones de euros— que generamos anualmente, más una política activa por parte del Ministerio de Fomento muy buena en el marco de asignación de recursos para potenciar las infraestructuras, asignando importantes subvenciones europeas a los puertos, nos

permite, con ese nivel de endeudamiento que en 2003 llegará a no más del 5 por ciento del pasivo, que se complete en ese nivel inversor la mitad de recursos propios y de subvenciones, no estrictamente la mitad, sino que esa mitad de recursos de subvención se complemente en algunos casos con endeudamiento bancario.

Creo que con esto he contestado a todas las preguntas.

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

Señorías, terminada la comparecencia del presidente del Ente Público Puertos del Estado, suspendemos la sesión por treinta segundos para pasar a la siguiente comparecencia. **(Pausa.)**

— **DEL PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO GESTOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (GIF) (BARRÓN BENAVENTE). A SOLICITUD DEL GRUPO MIXTO, BLOQUE NACIONALISTA GALEGO (número de expediente 212/001189) Y GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA (número de expediente 212/001256).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a reanudar la Comisión de Infraestructuras interrumpida para despedir al anterior compareciente. En el momento de la reanudación damos la bienvenida a don Juan Carlos Barrón Benavente, presidente del Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, para proceder a sustanciar la comparecencia solicitada por diversos grupos parlamentarios. Ya hemos advertido al señor Barrón que puede iniciar su comparecencia con una intervención o puede iniciarla con las intervenciones de los grupos y contestar posteriormente.

Por tanto, damos la palabra al señor Barrón para que se exprese en los términos que le parezca procedente.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO GESTOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, GIF** (Barrón Benavente): Señorías, en primer lugar, agradezco la oportunidad que se me da para exponer en la Comisión de Infraestructuras del Congreso las líneas globales de actuación de este ente público y muy brevemente la situación de los trabajos encomendados al GIF para luego, también muy brevemente, introducirme en la propuesta de presupuestos para el ejercicio 2003.

Como saben, la Ley 13/1996, de Medidas fiscales y administrativas del orden social creó el GIF, cuya principal función es la construcción y administración de las infraestructuras ferroviarias que le atribuye el Gobierno. Recuerdo esto porque a partir de este momento ya empezamos a hablar en parte de la administración de infraestructuras pues hasta ahora sólo habíamos hablado siempre de construcción en el caso del GIF.

Las cinco infraestructuras ferroviarias cuya construcción y administración el Gobierno ha encomenda-

do al GIF, enmarcadas en el programa de infraestructuras 2000-2007, son las siguientes y su situación de la que voy a hacer una brevísima referencia es la siguiente: La línea Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera, que fue la primera de las encomiendas en mayo de 1997 con una longitud de 855 kilómetros, permitirá realizar el viaje entre Madrid y Barcelona en tan sólo dos horas y media contra las seis que se requieren actualmente. En este momento y lógicamente por ser la primera infraestructura encomendada es la que presenta un mayor grado de avance, particularmente entre Madrid-Zaragoza y Lleida, tramos cuyos trabajos está previsto puedan completarse al concluir el presente ejercicio. En la actualidad de las obras de vía de electrificación se encuentran prácticamente terminadas y se trabaja activamente en concluir las obras de señalización que suponen la primera aplicación comercial a gran escala del sistema común europeo, control de tráfico llamado ERTMS. El trabajo en los núcleos de Zaragoza y Madrid marcha a un ritmo excelente y asimismo se están desarrollando ya las pruebas de validación de vía y catenaria con resultados satisfactorios que permiten confirmar el cumplimiento del compromiso que les refería antes de que los trabajos se completen al concluir el ejercicio 2002. En lo que respecta al tramo Lleida-Figueras, que es hasta donde alcanza la competencia del GIF, se encuentran en plena ejecución las obras a lo largo de 145 kilómetros a los que en breve se incorporarán otros 33, unos ya recientemente adjudicados de estos 33 y otros en fase de licitación, entre Gelida, Sant Joan Despí y Can Tunis, que suponen la llegada de las obras de la línea a la ciudad de Barcelona, puesto que Can Tunis pertenece al municipio de Barcelona. Primero, a partir de este punto, de Sant Joan Despí en lo que es el núcleo de Barcelona, se está procediendo a la redacción de los proyectos, algunos muy avanzados, otros en fase ya de aprobación por la secretaría de Estado e igualmente entre Barcelona y Girona hay cinco tramos con proyectos terminados o a punto de terminarse. En el resto se está redactando por todos los medios los proyectos para minimizar los plazos de contratación que en el momento en que se superan los procesos de aprobación ambiental y los correspondientes estudios informativos.

La segunda encomienda es el nuevo acceso ferroviario norte-noroeste, pieza clave de toda la nueva red ferroviaria de alta velocidad, puesto que afecta a Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco y Castilla y León que contempla en Plan de Infraestructuras 2000-2007. Una longitud cercana a los 200 kilómetros permitirá acortar sensiblemente los tiempos de viaje a todos estos puntos que hemos referido del cuadrante noroccidental de la Península. En la sección Madrid-Segovia las obras de los túneles de Guadarrama dieron comienzo el pasado mes de marzo con los comienzos de adecuación de la zona de bocas y desde el inicio de este verano se han comenzado a montar las máquinas tuneladoras, montaje que se encuentra prácticamente finalizado

habiéndose incluso iniciado las pruebas de perforación con una de ellas. En lo referente al tramo entre Madrid y los túneles de Guadarrama, en los próximos meses, dentro de este año a ser posible, se concluirán los proyectos constructivos lo que permitirá la inmediata licitación de las obras. Por otro lado, en la sección Segovia-Valladolid se encuentran en ejecución avanzada las obras de plataforma de todas la sección entre Garcillán y Valdeestillas hasta donde alcanza el trazado con aprobación ambiental y de estudio informativo aprobado. El tramo de conexión entre Segovia y Garcillán está en este momento en licitación, así como el suministro de carril y traviesas para el conjunto de todo el tramo Garcillán-Valdeestillas.

La línea Córdoba-Málaga, tercera encomienda al GIF, constituye la construcción y posterior explotación del enlace de Málaga con la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla y permitirá viajar por ferrocarril entre Málaga y Madrid en menos de dos horas y media. La longitud son 155 kilómetros y las obras de construcción de la plataforma que comenzaron en el verano de 2001 se encuentran a pleno rendimiento en todo el recorrido, excepto en el tramo urbano de acceso a la estación de Málaga por sus especiales condicionantes urbanísticos. En total en esta línea el GIF está trabajando en 150,5 kilómetros de nueva infraestructura entre Almodóvar del Río, que es el punto donde se enlaza con Madrid-Sevilla, y Málaga. Asimismo, se acaba de adjudicar el suministro de carril y traviesas para el tramo entre Almodóvar y Bobadilla, que es el primero que seguramente se terminará de todas la sección Madrid-Málaga.

La línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia es la cuarta encomienda que se hizo al GIF y tuvo lugar en septiembre de 1999. Este nuevo acceso que tiene varios ramales, porque es un eje como indica su propio nombre, tiene una longitud de 907 kilómetros y puedo decir a SS. SS. que la semana pasada se iniciaron por el GIF las obras del tramo entre Játiva y Valencia de esta nueva línea de alta velocidad, que es la única sección de que disponemos con aprobación ambiental y, por tanto, con estudios informativos aprobados. Sin embargo, el GIF trabaja en los proyectos de cerca de 250 kilómetros que constituyen gran parte de las secciones: Cuenca-Motilla, Motilla-Valencia, Motilla-Albace, Almansa-La Encina y La Encina-Alicante. Con objeto, igual que ha sucedido en la sección Játiva-Valencia, de licitar las obras en el plazo más breve posible, una vez se disponga de la declaración de impacto ambiental y sean adecuados los proyectos que están en marcha, en una marcha lenta porque evidentemente no se puede pasar al proyecto definitivo mientras no tengamos esa declaración de impacto y ese estudio informativo aprobado.

La quinta encomienda es el acceso de alta velocidad a Toledo y es una línea que saliendo de la actual línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, a la altura de La Sagra une esta línea con la ciudad de Toledo. Eso permitirá

que el recorrido desde Madrid a Toledo se haga en tan sólo 25 minutos. La formulación de declaración de impacto ambiental, en marzo de este año, ha permitido la inmediata reacción de los proyectos constructivos que a fecha de hoy se encuentran prácticamente finalizados y que espero nos permita adjudicar las obras de la totalidad de la infraestructura, estos dos tramos, antes de concluir el año.

Muy rápidamente quiero decirles que hay tres encomiendas de gestión al GIF por parte de la secretaría de Estado. Una de ellas es la redacción del proyecto básico del tramo, La Robla-Pola de Lena, que está en este momento, en cuanto a la parte del proyecto básico del túnel, prácticamente terminándose. El resto de este tramo entre Pola de Lena y La Robla estará terminado para principios del año próximo, en cuanto al proyecto básico. Por otro lado, el 27 de noviembre de 2001, la secretaría de Estado hizo una encomienda de gestión al GIF de los proyectos relativos a la alta velocidad Vitoria-Bilbao-San Sebastián, en la que, tras obtener la cartografía, estamos avanzando en la caracterización geotécnica, que es previa a la realización de los proyectos, y que en este caso, además, es paso esencial, dada la gran complejidad orográfica de esta zona que exige construcciones de túneles y viaductos en una parte muy significativa de la línea. En concreto, el GIF está desarrollando simultáneamente un total de 16 campañas geotécnicas en esta infraestructura. Por último, el 8 de mayo de 2002, se nos encomienda la gestión de redacción de proyectos para el tramo Orense-Santiago que, dado que todavía está en estudio informativo, no está aprobado, el GIF está procediendo a tramificarlo para, en su momento, poder licitar los correspondientes proyectos constructivos de este tramo.

Como resumen final, destacaría, en primer lugar, la práctica finalización de las obras en el tramo Madrid-Zaragoza-Lleida, siguiendo los planes previstos. En segundo lugar, la consolidación del avance en la sección Lleida-Barcelona, con obras en marcha ya hasta el propio núcleo urbano de Barcelona. En el nuevo acceso al norte-noroeste con el comienzo de la perforación de las dos galerías en los túneles de Guadarrama y la plataforma muy avanzada entre Segovia y Valladolid, y muy especialmente en la alta velocidad Córdoba-Málaga, en cuyas obras de plataforma se está trabajando prácticamente en la longitud total de esta línea. También me gustaría destacar el definitivo lanzamiento con las primeras obras de GIF en la alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, y del acceso a Toledo que, como he anunciado ya a SS.SS., verá licitadas sus obras en los próximos meses, por no decir semanas. Quiero resaltar el comienzo de la participación del GIF, aunque sólo sea a título de encomienda de gestión de proyectos, en la variante de Pajares, en la Y vasca y en el tramo Orense-Santiago de los accesos a Galicia. Hecho este, que he querido que fuera breve, no sé si lo he conseguido, examen de

la situación en cuanto a nuestras enmiendas, paso muy brevemente también a comentar el presupuesto de explotación del GIF para el año 2003.

En primer lugar, destaca en el mismo un crecimiento que experimentan los gastos de personal de un 47,4 por ciento respecto al ejercicio, llegando a un montante de 13,9 millones de euros. Este aumento, como suponen SS.SS., es fruto del incremento de actividad derivado de las nuevas infraestructuras que se van iniciando. Obedece a que se prevé que el número de empleados pasa de una cifra media de 185 en el ejercicio 2002 a 260 en el 2003. En lo que respecta a los gastos de explotación, éstos se han cifrado en 56,6 millones de euros. Incluyen por primera vez, es un dato importante, los costes derivados de la entrada en servicio de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Lleida, es decir, todo lo relacionado con el mantenimiento, control y gestión de tráfico, el servicio en estaciones, la seguridad, etcétera. Por tanto, no pueden ser comparables con los del ejercicio 2002 en que el GIF sólo construía líneas y no administraba todavía ninguna infraestructura. Verán ustedes que aparece también un epígrafe como amortizaciones, de 25,3 millones de euros, que se refieren a esta primera infraestructura ferroviaria que entra en explotación, es decir, al Madrid-Zaragoza-Lleida. Frente a estos gastos, se han presupuestado unos ingresos por explotación de 21,9 millones de euros, muy inferiores a los que se obtendrán cuando la línea Madrid-Barcelona entre en su integridad, porque deberán tener en cuenta SS.SS. que, primero, en este primer año 2003 la implantación de tráfico en la línea no va a ser la normal, porque seguramente el operador no va a contar con todos los medios móviles con los que seguramente contará cuando el contrato correspondiente de trenes esté terminado. Eso por un lado. Además, la línea en la primera fase de explotación, y mientras no lleguemos a Barcelona y la frontera francesa, no conseguirá alcanzar los tráficos previstos, en tanto que ya en 2005, primer año de funcionamiento integral de la línea, seguramente ya estarán equiparados a las previsiones que se habían hecho en su día en cuanto a que la rentabilidad de la línea fuera un hecho, y seguramente lo será. Habrán visto en este presupuesto que como ingresos existen unos de carácter financiero de 19,96 millones y los trabajos para el inmovilizado de 8,3. Como resumen global del presupuesto de explotación para 2003, cabe apuntar que hay un desfase entre ingresos y gastos de 53,6 millones de euros.

Paso al presupuesto de capital, es decir, el presupuesto de inversiones del GIF para el próximo año 2003. La inversión programada por el GIF para infraestructuras ferroviarias encomendadas en el año 2003 asciende a 3.570,3 millones de euros con el desglose siguiente. Para la línea Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera, 1.409,7 millones de euros, que se centran en el tramo Lleida-Barcelona-Figueras, que es el 96 por ciento de esta inversión; 624,9 millones de euros para el acceso

norte-noroeste, con un mayor peso para la sección Madrid-Segovia, dados los trabajos de perforación de los túneles de Guadarrama, ya a pleno ritmo, y un menor peso de la de Segovia-Valladolid. Para la línea Córdoba-Málaga, 461,2 millones de euros, correspondientes principalmente a obras de plataforma, que afectan a la totalidad de la línea, y también una parte ya destinada al montaje de vía entre Córdoba y Bobadilla. En cuanto a la línea Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, 762 millones de euros que prevén la extensión de las obras de plataforma ya iniciadas en el tramo Játiva-Valencia a la práctica totalidad de secciones que ahora tenemos en proyecto, siempre que puedan obtenerse en tiempo las correspondientes aprobaciones de declaraciones de impacto ambiental y estudios informativos. El acceso en alta velocidad a Toledo, 63,1 millones de euros, correspondientes a una parte significativa de la obra de plataforma entre La Sagra y Toledo. Adicionalmente, para el nuevo acceso ferroviario a Asturias, se incluyen 10 millones de euros, 21 millones de euros a la nueva red ferroviaria en el País Vasco, seis millones de euros para el Ourense-Santiago y un millón de euros para la integración de Soria en la red de alta velocidad, totalizando en su conjunto 38 millones de euros. El resto son inversiones imputables al conjunto de infraestructuras encomendadas y a reposiciones de servicio, sobre todo en las líneas existentes que es necesario adaptar.

En lo que respecta al origen de los fondos, los recursos que el GIF está percibiendo para poder realizar la construcción de las líneas encomendadas, proceden de aportaciones del Estado que en este ejercicio ascienden a 1.268,1 millones de euros, fondos comunitarios que prevemos perciba por el GIF durante el ejercicio 985,7 millones de euros, fundamentalmente de las partidas de fondos de cohesión y otros que constituyen por primera vez una financiación a largo plazo mediante un préstamo del BEI, del Banco Europeo de Inversiones, por importe de 300 millones de euros. También hay una partida de recuperación del IVA soportado que aparece siempre y siempre preguntan SS.SS. qué es; son 148,4 millones de euros.

Realizada esta breve intervención —eso he intentado—, espero que SS.SS. me hagan las preguntas que consideren más oportunas.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, en el turno de grupos parlamentarios quiero insistirles en que, dado lo avanzado de la hora y el retraso que tenemos, no reiteren al señor Barrón las preguntas que vayan a formular por escrito. Al señor Barrón quisiera decirle que responda lo más brevemente posible a las preguntas que no sean preguntas por escrito para no duplicar los tiempos y el trabajo.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor Barrón, le doy nuestra bienvenida cordial a esta Comisión una vez más. Oyéndole no podemos dejar de recordar un día muy grato en el que los miembros de esta Comisión tuvimos la oportunidad de recorrer aquellos tramos nuevos de la alta velocidad a Lleida y esperamos que a finales de año, con todas las circunstancias vinculadas a los elementos móviles, al propio operador, podamos comprobarlo.

Nosotros quisiéramos formularle una serie de preguntas. En primer lugar, ¿cuál es la previsión de inversión para el año 2003 en el corredor norte-noroeste —que es un tramo de unos 198 kilómetros de longitud—, en la línea de alta velocidad Madrid-Segovia-Valladolid? y ¿cuáles son las actuaciones específicas en la alta velocidad en los tramos Valladolid-Burgos-Vitoria? Es decir, las inversiones previstas también para el próximo ejercicio o cadencia temporal para los ejercicios posteriores. En la alta velocidad a Cantabria, ¿qué inversión en estudios y proyectos hay para este próximo ejercicio? En la alta velocidad, en el tramo Venta de Baños-Palencia-León, ¿se ha encargado ya la redacción de los proyectos constructivos o se van a encargar en el supuesto de que no se haya hecho? ¿Existe consignación y previsión de planificación para llevarlos a cabo? En la alta velocidad León-Ponferrada, ¿cuál es la inversión que se va a llevar a cabo en la redacción de los proyectos constructivos, si es que en efecto se tiene previsto? En la alta velocidad a Asturias a la que usted acaba de hacer una referencia final muy rápida, entendemos que la redacción de los estudios y proyectos ha sido encomendada al GIF y quisiera que nos aclarara este tema un poco más porque se trata de un corredor que intenta potenciar la cohesión en el Estado español y que consideramos de fundamental importancia; previsión de desarrollo temporal en los encargos de esos trabajos. En la alta velocidad a Galicia, desglose usted los estudios y proyectos de los tramos Ourense-Santiago, Medina del Campo-Lubián, Lubián-Ourense, Ourense-Lugo, etcétera. El Grupo Parlamentario Socialista, a petición de sus diputados gallegos, pretende la mayor información posible. También ¿qué se entiende por eje atlántico de alta velocidad? ¿Qué actuaciones se van a llevar a cabo y qué planificación? De los planteamientos que aquí se han hecho en diferentes ocasiones —intuimos que esta tarde en la comparecencia del secretario de Estado de Infraestructuras se van a producir también— no sabemos qué funciones tiene usted y qué decisiones políticas toma el Gobierno, pero Madrid-Zaragoza-Barcelona es un tema fundamental, es un eje vertebrador esencial dentro de las redes transeuropeas del transporte. Le pediríamos que profundizase en esto. Nos ha preocupado alguna que otra referencia periodística —concretamente recordamos hace unos días en *La Gaceta de los Negocios*, no sabemos de dónde surgen esas informaciones— en las que se habla de infraestructuras por un lado y por otro de las dificultades del operador. Indí-

quenos usted el grado de ejecución, de viabilidad, de puesta en servicio de todas las infraestructuras que dependen del GIF en ese tramo, a diciembre próximo. Nos hemos llevado una cierta sorpresa —al menos yo— por los datos que tengo aquí anotados y que he sacado del estudio de la información que nos ha proporcionado el ministerio, que en esta ocasión nos la ha dado en soporte informático y hemos podido movernos quizá con mejor operatividad. De ellos me ha parecido entender que el presupuesto de 2003 es de 3.570 millones de euros y el de 2002 fueron 2.766 millones. En efecto hay un incremento de un 29 por ciento aproximadamente que es importante; con la importante cantidad de dinero procedente de fondos estructurales naturalmente hay que darle salida y el GIF tiene que tener dinamismo.

Para el tramo Madrid-Zaragoza-Barcelona hay 1.409 millones de euros —yo tenía 1.816 porque tenemos una disfunción, estaré equivocado yo obviamente—, ¿responde esa cifra al tramo Madrid-Lleida o es el de Madrid-Barcelona? Tampoco me coincide el siguiente dato. En el corredor norte-noroeste acaba usted de indicar que la cantidad es alrededor de 625, concretamente 624,9 millones de euros —yo tenía 410,8—, ¿cuál es el porcentaje de inversión que se ha producido en infraestructuras en el tramo Madrid-Segovia? El Córdoba-Málaga, 461,2 millones de euros, ¿qué significan? ¿En qué se desglosan esas obras de plataforma Córdoba-Bobadilla que dijo usted?

Por último, en relación con el acceso a Levante entendemos que lleva una lentitud notable; ¿cuál es el grado de ejecución de la plataforma del tramo Játiva-Valencia, las características de la misma y la previsión de culminación de ese tramo con los 762 millones de euros que tiene encomendados?

Permítame, señor presidente, que haga la última pregunta —y no se intranquilice que conviene no comer demasiado en estos días—, hablemos por favor del tramo de 155 kilómetros Córdoba-Málaga que interesa mucho en la comunidad andaluza. ¿Cuántos kilómetros en obras hay, en qué situación administrativa se encuentra cada uno de los tramos, qué previsiones de culminación hay de cada uno de los tramos? En fin, profundizar en ello.

Señor Barrón, dé usted unos brochazos que luego ya por escrito nos enviará las contestaciones que estime oportunas.

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

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Rápidamente, quisiera que el señor presidente del GIF nos aclarara alguna cuestión en lo referido a Galicia.

Usted hizo mucho hincapié en que el GIF estaba destinado a la construcción y administración de infraestructuras. Nos sorprendió que aparezca el Gestor de Infra-

estructuras Ferroviarias con 6 millones de euros para Galicia; usted ya aclaró que deben tener que ver con la redacción de los estudios informativos, cuya gestión se la encomiendan a ustedes en el trayecto Ourense-Santiago. ¿Qué quiere decir eso? Porque todo el eje atlántico no tiene nada que ver con el GIF, es una infraestructura de ferrocarril —aunque le llamen de alta velocidad— mejor que la que hay, de doble vía, electrificada, pero que corresponde a la Dirección General de Ferrocarriles, RENFE y Xunta de Galicia. ¿Por qué razón les encomiendan a ustedes el tramo interno Ourense-Santiago en un medio territorial en que va a estar eso aislado, por lo menos desde el punto de vista de la gestión de la infraestructura si no se cambia el modelo, y si es que van a gestionar esa infraestructura? Me gustaría que nos explicase eso. Esto tropieza un poco con el hecho de que yo tengo entendido que del tramo Ourense-Santiago estaba ya elaborándose el estudio informativo, al menos llegó documentación, petición de información y estudios a los distintos ayuntamientos, hasta el punto de que en uno de ellos se creó una cierta alarma social porque hay una contradicción entre los últimos documentos llegados al ayuntamiento y los que previamente habían sido pactados y aceptados por el ayuntamiento y la comunidad de vecinos en cuanto a impacto a ambiental y todas esas cuestiones. ¿Tiene algo que ver el hecho de que les hayan traspasado a ustedes la gestión de la redacción de los estudios informativos con este problema que se creó, en concreto en el Ayuntamiento de Bedro? Sería importante saberlo. En todo caso, para nosotros, lo más importante es qué modelo va a haber con esta cosa tan segmentada, que no tiene la coherencia por ejemplo del Córdoba-Málaga, un modelo perfectamente coherente, o el Barcelona-frontera francesa, que es totalmente coherente. Sin embargo, en Galicia, ese segmento ahí metido no se entiende muy bien, a no ser que tenga un carácter de infraestructura superior, es decir que va a ser algo más parecido a una estructura realmente de alta velocidad que lo que es el resto de la red interna de Galicia.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora González, en nombre del Grupo Popular.

La señora **GONZÁLEZ DEL VALLE GARCÍA DE LA PEÑA**: En primer lugar, quiero agradecer al señor presidente del GIF su intervención y felicitarle por la buena gestión del ente gestor que preside, así como por el esfuerzo inversor del mismo. Hablo de buena gestión porque los propios miembros de esta Comisión fuimos testigos del avanzado estado de las obras de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa, particularmente entre Madrid-Zaragoza-Lleida; tramos cuyos trabajos, como usted bien ha dicho y como esta Comisión pudo comprobar, van a completarse en el presente ejercicio. Por cierto, aprovecho la ocasión para agradecer al señor

presidente del GIF y a todos los miembros del mismo, que nos acompañaron en la visita a esta infraestructura, su cortesía y sus atenciones durante la misma.

Volviendo al tema que nos ocupa, reitero la felicitación de mi grupo por la buena gestión, puesto que el resto de infraestructuras ferroviarias, cuya construcción ha sido encomendada al GIF, avanzan también a buen ritmo. Esto también es evidente en las obras de construcción de la línea de alta velocidad Córdoba-Málaga, que como el presidente acaba de decir dieron comienzo en el verano de 2001 y se encuentran a pleno rendimiento en todo su recorrido. Esto contrasta con otras épocas en las que estos avances no se daban con la misma celeridad y la misma eficacia que ahora. Está claro que el GIF sigue los planes previstos y cumple los compromisos establecidos por el Gobierno. Asimismo, nuestro grupo quiere destacar el esfuerzo inversor realizado, ya que la inversión programada por el GIF para 2003, como ya se ha mencionado, asciende a 3.570 millones de euros frente a los 2.766 millones de euros de 2002, lo que supone, ya lo ha dicho el señor Segura, un incremento sustancial respecto al presente ejercicio.

En cuanto a fondos comunitarios, hay que destacar la fuerte inversión derivada de los mismos, que continúan llegando a buen ritmo para financiar las infraestructuras. Nuestro grupo también quiere destacar las excelentes condiciones que se han conseguido para el préstamo del Banco Europeo de Inversiones, un préstamo a largo plazo por un importe de 300 millones de euros.

Por todo lo expuesto, señor presidente, le reitero la felicitación de mi grupo y nuestro apoyo para seguir trabajando en la línea seguida hasta ahora.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra don Juan Barrón para responder a los portavoces.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO GESTOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, GIF** (Barrón Benavente): Intentaré seguir el orden establecido.

El señor Segura me habla del eje norte noroeste. Como he comentado en mi exposición, lo que al GIF se le ha encomendado es el tramo Madrid-Valladolid-Medina del Campo, que es el núcleo o el tronco común a todo el norte y noroeste de España, de ahí la importancia de la encomienda de esta línea. Me ha preguntado por las previsiones para 2003 del tramo Madrid-Segovia-Valladolid. Creo que en mi intervención anterior me he referido a ello, pero lo haré nuevamente. Está prevista una inversión de 624,9 millones de euros en los presupuestos del año 2003.

En relación con las preguntas que me hace el señor Segura sobre las previsiones del tramo Valladolid-Burgos-Vitoria-Cantabria-Venta de Baños-Palencia-León y la situación de las infraestructuras León-Ponferrada, así como de las inversiones correspondientes, sintiénd-

dolo mucho no le puedo contestar porque la encomienda que se hace al GIF es la construcción del tramo Madrid-Valladolid; nosotros somos responsables tanto de los proyectos como de la construcción y luego de la administración de ese tramo, pero no del resto. Esto, que está evidentemente dentro del plan de infraestructuras 2000/2007, puede ser perfectamente contestado, creo yo, por el secretario de Estado esta tarde o por el director general de Ferrocarriles, si es que comparece ante esta Cámara.

En cuanto a Asturias, lo que nosotros tenemos es una encomienda de gestión para la realización del proyecto básico de una variante entre La Robla y Pola de Lena, que a su vez el GIF ha dividido en dos partes; una, la correspondiente al túnel de Pajares (que calculo que va a ser de unos 26 kilómetros), un túnel de mucha entidad; el resto es un trazado complejo, con viaductos y con túneles de longitud mucho más pequeña (de dos, de tres o de medio kilómetro) La correspondiente al túnel de Pajares, cuya finalización estaba prevista para fin de año, seguramente vamos a entregarla antes. En cuanto a los tramos que no constituyen el túnel, estarán finalizados a principios del año 2003. Ahí acaba nuestra encomienda de gestión. A partir de ese momento, o hay una encomienda del Gobierno en el sentido de construcción y administración de la línea en el tramo que sea o nosotros hemos cumplido nuestra encomienda de gestión y entregamos a la secretaría de Estado esos proyectos.

En cuanto a Galicia, me habla de Ourense-Santiago, y con ello contesto también al Grupo Mixto. Estamos en una situación parecida. No se trata de una encomienda de construcción al GIF, sino que es una encomienda de gestión. ¿Por qué? Posiblemente porque el tramo Medina-Santiago, quizá por sus características, sea interesante que el GIF lo realice porque se parece más a las obras que normalmente ejecuta, pero tampoco sé si esa es la razón, o si puede ser que la carga de trabajo en la Dirección General de Ferrocarriles hace que se realicen este tipo de encomiendas al GIF, que a lo mejor puede ejecutarlas en menos tiempo. Reitero que en ninguno de los dos casos, tanto antes, cuando hablábamos de Asturias, como ahora, cuando hablamos de Galicia, nos podemos salir de esa encomienda.

Para no salirme del tema Ourense-Santiago, voy a contestar al representante del Grupo Mixto, en el sentido de que el encargo no es un estudio informativo. Los estudios informativos los va a terminar la Dirección General de Ferrocarriles y por eso nosotros no podemos empezar todavía los proyectos. Lo único que podemos hacer es empezar a tramificar para ver el número de proyectos y cómo dividimos ese tramo. Por tanto, en el episodio del ayuntamiento no ha habido ningún cambio. El estudio informativo es competencia de la Dirección General de Ferrocarriles y lo que se nos ha encomendado a nosotros son los proyectos, una vez que dicho estudio esté aprobado y podamos votarlo.

Señor Segura, siguiendo con el tema de Galicia, estamos hablando del eje atlántico Medina-Lubián. Pues bien, siento mucho volver a decirle lo mismo. No es competencia del GIF, por lo que no puedo aportarle datos que no tengo, que sin duda tendrá el secretario de Estado en cuanto a la planificación y aclaraciones del alcance de todas estas líneas.

Ha hablado de la línea Madrid-Zaragoza-Barcelona y ha hecho referencia a una noticia aparecida ayer o anteayer en *La gaceta de los negocios* y a las dudas que eso puedo plantear en cuanto al grado de ejecución a finales de año. Reitero lo que he dicho antes, esto es, que cuando finalice el año habremos cumplido la previsión de terminación de los trabajos necesarios para poder poner en servicio la línea. En concreto, en relación con esa información, hoy mismo se publica en *La gaceta de los negocios* un desmentido de la sociedad —que me da la impresión que es como una especie de INI italiano— a la que pertenece el grupo Ansaldo. Se desmiente tanto el hecho de que se fuera a vender dicho grupo —esa era la noticia— como el hecho de que pudiera ponerse en peligro el cumplimiento de los compromisos para la implantación del sistema de señalización RTMS en la línea. Puedo decirle al respecto que la propia empresa ha salido al paso y que no hay en este momento nada que nos indique que no se vaya a cumplir lo que estaba previsto en cuanto a la finalización de los trabajos.

También me ha pedido el tanto por ciento de ejecución de la línea Córdoba-Málaga. En este caso, me gustaría darle unas cifras, aunque no sé si son las que usted pide. Dicha línea tenía en el año 2002 un presupuesto de 318,4 millones de euros, la anualidad comprometida es de 361,8 en este momento, lo realizado hasta agosto supone 172,9 millones y la previsión que tenemos para fin de año es 325,7, o sea, que incluso estamos por encima de lo previsto en nuestros presupuestos, lo cual quiere decir que nos encontramos con un presupuesto de ejecución muy serio, con la obra en pleno lanzamiento. Desde el punto de vista de los tramos, todos ellos —creo que lo he dicho antes— están ya contratados y en ejecución, excepto el último, que corresponde a la zona urbana de Málaga.

En cuanto a la línea Madrid-Lleida/Lleida-Barcelona, en mi intervención he dado un porcentaje: el 96 por ciento de la previsión es para el tramo entre Lleida y frontera y nos queda un 4 por ciento, que será para terminar algunas cosas entre Madrid y Lleida. Concretamente, como todos ustedes saben, en la estación de Zaragoza, aunque se ponga en servicio, hay una parte en la que se seguirá trabajando y cosas de este tipo son las que cubrirán ese 4 por ciento. Ahora bien, eso no quiere decir para nada que la línea no se pueda poner en servicio en las condiciones previstas.

No sé si me dejo algo en el tintero. En todo caso, señor Segura, si quiere usted que le aclare alguna otra cosa, con mucho gusto lo haré por escrito. Y, por lo que

respecta al representante del Grupo Mixto, ya le he contestado con las respuestas que acabo de dar.

A la señora González, del Grupo Popular, en primer lugar quiero agradecerle la buena opinión que tiene de nuestra gestión. Se lo agradezco de verdad, porque esas cosas siempre vienen bien, animan mucho. En segundo lugar, por lo que respecta a la línea Córdoba-Málaga, acabo de facilitar los datos al representante del Grupo Socialista. Efectivamente, se trata de una obra que ha marcado una diferencia en relación con lo que es normal en tiempos —el tiempo que transcurre desde que se empieza a hablar de ella hasta que se comienza— y yo espero que lo sea también en cuanto a la fecha de terminación. En este caso concreto, pensamos que el tramo Córdoba-Bobadilla lo vamos a finalizar para ponerlo en servicio en el año 2005, con lo cual se va a poder acortar el tiempo que se tarda en ir a Málaga mediante la utilización de los trenes de rodadura desplazable, pasándose de las cuatro horas que aproximadamente se tarde ahora desde Madrid a más o menos tres horas. Con la puesta en marcha de ese tramo, eso se puede conseguir y ya digo que está previsto que sea así en el año 2005. El tramo de Bobadilla a Málaga es más difícil, ya que hay túneles importantes, de ocho kilómetros, con problemas. De todas formas, la previsión es que en el segundo o tercer trimestre del 2007 esté en servicio la línea en su totalidad, con lo cual el tiempo que se va a tardar en ir a Málaga se va a reducir a lo previsto, esto es, a dos horas y media. El tramo Córdoba-Bobadilla va a suponer que en el año 2005 también se puedan dar servicios a Granada en tiempos muy interesantes. No puedo hablar de la infraestructura Bobadilla-Granada porque ignoro si existe alguna previsión para esas fechas, pero solamente la mejora de la que va a ser objeto dicho tramo va a suponer un gran avance.

Por otra parte, se ha interesado por los fondos comunitarios, por lo que voy a darle una serie de datos. La situación a 1 de octubre de 2002 es que tenemos ayudas concedidas de fondos de cohesión por valor de 3.096 millones de euros, de FEDER, del Fondo Europeo de Desarrollo Regional, que corresponde a la línea Córdoba-Málaga, por valor de 852.500.000 euros y del fondo dedicado a proyectos de redes europeas por valor de 73 millones de euros. Y en cuanto a las ayudas solicitadas pendientes de concesión, tenemos por el fondo de cohesión 1.080 millones de euros y por el fondo de proyectos 20 millones. Eso quiere decir que, entre concedidas y solicitadas pendientes de concesión, pero con trámite, tenemos ya 5.124 millones de euros de fondos comunitarios concedidos, lo cual es importante. Puede cambiar alguna de las financiaciones previstas, pero en los últimos días se nos ha concedido el FEDER, con lo cual estamos en una situación muy interesante.

Por último, la financiación a través de un préstamo del BEI tiene unas condiciones excelentes, puesto que es al euribor menos siete puntos básicos, no tiene comi-

siones y se irá haciendo uso de él según se vaya necesitando. Por tanto, tiene unas características muy interesantes.

Nada más. Si los señores diputados quieren alguna otra cosa, les atenderé con mucho gusto. **(El señor Segura Clavell pide la palabra.)**

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

Señor Segura, no hay más turnos de palabra. La comparecencia ha terminado.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Prometo que serán sólo 10 segundos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, ya sabe usted que no hay más turnos de palabra, no los ha habido y, como dice la canción, ni los habrá.

Dando las gracias al señor Barrón por su intervención, suspendemos la sesión hasta las cuatro de la tarde, procediéndose entonces a sustanciar las siguientes comparecencias.

Eran las dos y veinticinco minutos de la tarde.

Se reanuda la sesión a las cuatro de la tarde.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS (NÚÑEZ FEIJÓO). A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, BLOQUE NACIONALISTA GALLEGO (número de expediente 212/0001191) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA (número de expediente 212/0001259).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Vamos a reanudar la sesión de la Comisión de Infraestructuras, con la comparecencia del señor don Alberto Núñez Feijóo, presidente de la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos, S.A. Vamos a seguir el orden que viene siendo tradicional en la Comisión. En primer lugar, intervendrá el compareciente haciendo una breve exposición del presupuesto y luego daremos la palabra a los portavoces en el orden habitual, empezando por el Grupo Parlamentario Socialista y terminando por el Grupo Parlamentario Popular. Finalmente, habrá una segunda posibilidad de un turno muy breve de preguntas o explicaciones. Sin más demora, vamos a comenzar la sesión. Tiene la palabra el señor Núñez Feijóo para exponer lo que crea oportuno.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS** (Núñez Feijóo): Señoras y señores diputados, en primer lugar, quisiera expresar nuevamente mi satisfacción por tener la

oportunidad de comparecer ante ustedes y reiterarles el ánimo de colaboración, no solamente en lo que se refiere a esta comparecencia, sino en todo lo que SS.SS consideren de interés a lo largo del año.

Antes de hacer un breve recorrido por las cifras que soporta el presupuesto del grupo Correos para el año 2003, me gustaría trasladarles los escenarios en los que se va a mover esta empresa pública del Estado en el próximo año. El primer escenario viene marcado por una liberalización, aprobada por una directiva postal de junio de 2002, donde, a partir del próximo enero de 2003, el servicio reservado para Correos tan sólo serán las cartas inferiores a cien gramos y tres veces el precio básico. Es decir, se ha producido una liberalización en el ámbito europeo que afecta al 71 por ciento de la reserva del correo público español y, en general, de los correos públicos europeos. En segundo escenario en que nos vamos a mover es el de la globalización, de la que les voy a dar dos datos. Durante el año 2000, el 20 por ciento de los productos industriales de los países desarrollados habían traspasado al menos una frontera y uno de cada tres envíos postales son trasfronterizos. El tercer escenario serían las nuevas tecnologías, lo que sin duda supone oportunidades para los clientes, un efecto notable de ralentización del negocio postal y un impulso, en este caso positivo, del negocio paquetero. Por último, estarían las expectativas de los usuarios, que prefieren proveedores integrales y que, desde luego, buscan calidad y economía de coste en sus servicios. En este contexto no queda más alternativa que seguir profundizando en un plan de modernización de Correos que ha de abarcar sus infraestructuras, procesos, equipos y desde luego el replanteamiento de su estrategia y posicionamiento en el mercado. En consecuencia, no queda más alternativa que seguir profundizando en la doble función de esta empresa pública, por una parte el servicio postal universal y, por otra, el fortalecimiento como empresa. Llevamos avanzando en este ritmo durante dos años y no vamos a cambiarlo. Creemos que tenemos que seguir fortaleciendo el servicio público a través de mayor inversión; que hemos de hacer una gestión eficiente, abandonando la senda de pérdidas, como hemos hecho a partir del año 2000, y que hemos de seguir diversificando actividades y adaptando la forma jurídica a los modelos imperantes en Europa. Siendo este el escenario, los objetivos para el próximo año 2003 apuntan a tres vértices. En primer lugar, a los ciudadanos; en segundo lugar, al fortalecimiento de la empresa y, en tercer lugar, al empleo. A continuación, entraré en cada uno de ellos. Ciudadano y servicio público significan más accesibilidad a la red postal, lo que a su vez conlleva más oficinas, más horarios, mejor ubicación y más servicios. Por darles el dato consolidado del año 2001 y el casi consolidado de 2002, entre estos dos años hemos incrementado el número de oficinas o reordenado los horarios de las mismas en torno a 104 nuevas oficinas en la red postal, esto es, un millón y

medio de habitantes tiene una oficina de Correos más en estos dos años de lo que tenía en el año 2000. Más horarios significa abrir oficinas por la tarde. Entre el año 2001 y 2002 vamos a abrir 54 oficinas por la tarde o, dicho de otra forma, casi dos millones de ciudadanos tendrán oficinas a su disposición desde las ocho y media de la mañana hasta las ocho de la tarde, cuando antes permanecían cerradas por la tarde. Mejor ubicación significa poner oficinas donde vive la población, mejor ubicación significa que hemos de estudiar los movimientos poblacionales y ya lo hemos hecho en cinco ciudades: Zaragoza, Barcelona, Valencia, Málaga y Madrid; antes de 2002 también lo haremos en A Coruña, Vigo, Sevilla, Bilbao, Murcia, Alicante y Gijón para buscar una respuesta a las áreas metropolitanas y a los polígonos de las ciudades.

Pensando en los ciudadanos hemos de dar más servicios en dos acciones importantes, en primer lugar, un nuevo modelo de oficina que hemos denominado *postal transfer* o, dicho de otra forma, oficinas pensadas no solamente en los ciudadanos de nuestro país, sino también en los ciudadanos que residen en nuestro país y que, en este momento, son inmigrantes. Hemos abierto ya cuatro oficinas, dos en Madrid, una en Lorca y otra en Barcelona, y, en el año 2003, vamos a abrir entre 10 y 15 oficinas más para este tipo de colectivos. Es un claro ejemplo de la doble función de Correos: servicio público y fortalecimiento de la empresa pública. La segunda acción en el ámbito del incremento de los servicios, que también conlleva más accesibilidad y más horarios, se refiere a un nuevo servicio que denominamos *Correos on line*. Esto supone abrir definitiva y totalmente la red postal pública a todos los hogares y empresas que hay en España. Este nuevo servicio supone ampliar a 24 horas el funcionamiento de las oficinas de Correos o, dicho de otra forma, instalar una oficina en cada casa o en cada empresa en nuestro país. A través de la página web de Correos un ciudadano, una pequeña y mediana empresa o una gran empresa podrá franquear envíos, remitir textos que serán impresos, direccionados y distribuidos por Correos, realizar *mailings* de comunicaciones publicitadas o de comunicación, conocer en cada momento dónde se encuentra un envío con valor añadido, poner un giro postal, comprar un producto filatélico. En el primer trimestre del año 2003 este servicio entrará en funcionamiento en toda España. La segunda apuesta en el ámbito de los ciudadanos se refiere sin duda a la calidad. La pieza angular de la misma es la automatización de los procesos. Según anunciamos en este Parlamento, tenemos el objetivo de pasar del 16 por ciento de clasificación automática al 80 por ciento en el año 2004. Actualmente, estamos clasificando automáticamente el 40 por ciento de los envíos. En enero del año 2003 lo haremos entre el 45 y el 50 por ciento y, a finales del año 2003, el 70 por ciento de los envíos. Es decir, 1.600.000 envíos se clasifica-

rán a la hora en los 15 centros logísticos automatizados que vamos a tener en nuestro país.

El segundo eje se refiere a la empresa, lo que significa el fortalecimiento de la empresa pública, que pasa por dos hitos, en primer lugar, la inversión. Se han invertido 963 millones de euros en cuatro años, es decir, 600 millones más en este cuatrienio que en el cuatrienio anterior. Esto supone un plan de infraestructuras, un plan de automatización y sistemas que ustedes ya conocen. A fecha de hoy, de estos 963 millones de euros, están comprometidas las dos terceras partes de esta cantidad. Diversificación significa pasar de ser dependientes en un 94 por ciento de los ingresos postales y acercarnos a la media europea, a Alemania, con un 34, o a Holanda, con un 35 por ciento. Esto significa invertir en paquetería exprés, en servicios bancarios y en oficinas. Les doy el dato del reciente acuerdo del Consejo de Ministros por el que se autoriza a Correos a comprar una empresa de paquetería, a unirla, Chrono Expres, y a convertirse en este momento en la tercera empresa paquetera del sector exprés de mercancías de menos de 30 kilos que existe en nuestro país. Como ustedes saben, hay pocos precedentes en que un Consejo de Ministros autorice a una empresa pública a adquirir una empresa privada. En cuanto a servicios bancarios y seguros, vamos a proseguir. A fecha de septiembre, tenemos exactamente 411 millones de activo, 101 millones de pasivo y 97.562 clientes captados a través de nuestro contrato de agente bancario y de las oficinas de Correos. Por último, el vértice en el que se sustenta nuestra actividad en el año 2003 se refiere a la mayor plantilla de nuestro país. Uno de cada 230 trabajadores españoles trabaja en Correos. Se trata de una plantilla de más de 60.000 personas, que vamos a activar a través de tres palancas. En primer lugar, consolidando empleo: Correos va a crear entre 4.000 y 6.000 empleos fijos en el año 2003. En segundo lugar, mejorando la incentivación unida a resultados. Aquí hay dos datos: la paga de resultados del año 2001 se incrementó en un 64 por ciento respecto a 2000; 12.500 trabajadores más recibieron una paga de resultados en 2001 frente a 2000. La paga de incentivos se incrementó exactamente en el doble, de 5,8 millones de euros a 11,5, y 18.000 empleados más tuvieron incentivos con respecto al ejercicio anterior. Plan de pensiones, con un incremento es del 27 por ciento; prácticamente estamos ya en los 10 millones de euros, en los que están 25.833 trabajadores, el 40 por ciento de la plantilla. Por último, hay una nueva regulación, un nuevo convenio y un nuevo estatuto para el personal, que intenta consolidar derechos, garantizar los principios de mérito y capacidad en el desempeño de las plazas y que ya tiene resultados concretos. En este momento ya hemos firmado tres acuerdos con las organizaciones sindicales, un acuerdo para el nuevo sistema de traslados, un acuerdo para el nuevo sistema de movilidad y un plus económico para toda la automatización de nuestro país. Dicho esto, y como las cifras

son conocidas por todos, pasaré muy por encima sobre las mismas y haré algunas reflexiones con relación a las cantidades macro.

La composición del grupo Correos. Como ustedes saben, Correos es un conjunto de cuatro empresas: la sociedad estatal Correos y Telégrafos y tres filiales. La sociedad estatal domina sin ninguna duda, con el 89 por ciento de los ingresos, el 88,8 por ciento de los gastos y el 97 por ciento de la plantilla. También está Correos Híbrido, que supone un 0,1 por ciento; Correos Telecom, que supone el 0,2 por ciento, y Chrono Expres, una empresa que hemos adquirido y en la que partíamos de un 50/50 con nuestro socio, el correo público francés, y hoy tenemos el 74,23 por ciento de esta empresa, que, como digo, se ha posicionado por volumen de facturación en el tercer puesto de las empresas de paquetería exprés en nuestro país.

Ingresos de la sociedad estatal. Voy a darles las magnitudes básicas. Los ingresos de explotación ascienden a 1.674 millones de pesetas, es decir, 77,4 millones más que el año pasado, un 4,9 por ciento de ingresos por encima de los previstos para el año 2002. Los gastos de explotación ascienden a 1.567,4 millones de euros, es decir, 69 millones más que el año pasado, un 4,6 por ciento. Dicho de otra forma, este ritmo de crecimiento de los gastos —el 4,6 por ciento— es inferior al crecimiento de los ingresos, el 4,9 por ciento, por lo que el incremento de ingresos es superior en un 6,5 al crecimiento de los gastos. En relación con éstos el mayor, como viene siendo habitual, es el gasto de personal, con un 3 por ciento de incremento, 2 puntos para las previsiones contenidas en este momento en la ley de presupuestos y un punto más para distintas cuestiones, como incentivos, resultados, plan de pensiones, incremento en formación, incremento en trienios y antigüedad, etcétera. Estos incrementos de ingresos y estos gastos suponen un resultado bruto de explotación de 104 millones de euros, 8,4 millones más que el ejercicio anterior, un 8,8 por ciento más en términos porcentuales. Esto está impactado por las amortizaciones como consecuencia del incremento de la inversión, que crece un 12,7 por ciento, lo que nos lleva a la última línea del presupuesto, que es lo importante, al menos desde el punto de vista del cierre de ejercicio: un resultado antes de impuestos de 41,1 millones de euros, es decir, 5,3 millones de euros más que el año pasado o, dicho en términos porcentuales, un 14,9 por ciento más de ingresos en relación al año pasado.

Respecto al presupuesto de capital, hemos de decir que mantenemos el compromiso de los 960 millones de euros en el cuatrienio; que este año vamos a invertir 260 millones de euros, lo que supone casi un 3 por ciento más que el año pasado, y que básicamente nos vamos a dedicar a los siguientes epígrafes. Construcción, reforma y adquisición de edificios y locales, que va a suponer actuar sobre el 11 por ciento del total de oficinas de la red, con 209 actuaciones, y 79 unidades de reparto o

carterías. Rehabilitación de edificios principales, en que vamos a empezar por Burgos y Palencia y vamos a finalizar por A Coruña, San Sebastián, Ourense, Pontevedra, Vigo, Logroño y Valencia. Finalización de centros logísticos automatizados: Palma de Mallorca, Santiago, Granada, Málaga, Sevilla, Zaragoza y Valladolid. En cuanto a mecanización, entrarán en funcionamiento los grandes centros de automatización. Este mes inauguramos Vitoria y Bilbao y antes de finalizar el año estarán listos los de Barcelona y Sevilla, que entrarán en funcionamiento en los primeros meses del año que viene. El centro de Madrid, por donde pasa el 38 por ciento del total del volumen de correspondencia de nuestro país, ya está en funcionamiento. En informatización y telecomunicaciones, vamos a invertir 51,4 millones de euros y el resto de inversiones, 45 millones, los vamos a dedicar a elementos de transporte —vamos a renovar el 33 por ciento de nuestra flota de vehículos de dos y cuatro ruedas—, a mobiliario y a inversiones financieras.

Concluyo con conclusiones básicas de este presupuesto. Vamos a intentar ser fieles a los compromisos con el servicio público, con ese incremento de accesibilidad y de calidad; vamos a incrementar, como decía, la calidad a través de la automatización —ya se puede concretar en los centros que están entrando en funcionamiento—; vamos a seguir fortaleciendo la empresa con esa mayor inversión y diversificación y vamos a crear entre 4.000 y 6.000 empleos fijos. Los ingresos van a suponer un 11,1 por ciento por encima de los gastos y el resultado será un 14,9 por ciento de beneficios antes de impuestos, superior al previsto en el año 2002.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Muchas gracias, señor Núñez, no solamente por su explicación, sino por haberse ceñido exactamente al tiempo que habíamos pactado.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, con el ruego, extensivo a todos los portavoces, de que, en la medida en que puedan, sinteticen su intervención. Se lo agradeceremos todos si queremos acabar la sesión a una hora prudente.

Tiene la palabra, señor González.

El señor **GONZÁLEZ SERNA**: En primer lugar quiero, en nombre del Grupo Socialista, dar la bienvenida a esta Comisión y a esta casa al señor presidente de Correos.

Nosotros tenemos una idea, se la hemos dicho, queremos repetirla y nos consta que usted es consciente de ella: Correos no funciona, y no funciona para la mayoría de ciudadanos, porque sabe que no se cumple lo exigido por la ley en cuanto al nivel de calidad, al nivel de reparto y al nivel ordinario de uso por parte del ciudadano. Usted sabe que Correos, sobre todo, no cumple los plazos, que es lo principal. El principal servicio que debe dar Correos es el cumplimiento de los plazos.

Razones tienen los ciudadanos, razones tenemos todos para pensar esto. Están en tela de juicio nada más y nada menos que sus propios controles de calidad; los propios controles de calidad de Correos se han denunciado públicamente y todavía no sabemos definitivamente qué es lo que ha pasado. Nos preocupa profundamente, pero usted comparece hoy para hablar de las cuentas, de los presupuestos de Correos y vamos a entrar en ello.

Nosotros entendemos que la estrategia de Correos no es distinta a la que, en términos generales, tiene el Gobierno, es decir, evitar dar información, sobre todo a los grupos de la oposición, que somos quienes tenemos que hacer el control. Señor Núñez, queremos decirle dos cosas fundamentalmente. La primera, que entendemos que Correos oculta los datos o pone todas las trabas posibles para que sea literalmente imposible conocer cuál es su realidad. A nuestro juicio, la empresa pública Correos no es transparente. Le voy a recordar algunas cosas. La última memoria anual de actividades de Correos, en la que se incluye un informe detallado y extenso de sus cuentas anuales comparadas con años anteriores y dispone de un anexo de evolución de los datos estadísticos, ¿sabe de cuándo es? De 1999 ¿Qué ha pasado en el 2000? ¿Qué ha pasado con la memoria de actividades en el 2001? No la conocemos, no existe o, si existe, no la han traído al Parlamento. Por tanto, díganos algo. En cualquier caso, ¿cómo puede ser que una empresa pública, como usted bien decía, con más de 60.000 trabajadores no haya publicado sus memorias económicas en 2000 y en 2001? Hay dos cuestiones más, señor Núñez ¿Qué tienen que ocultar cuando no la publican o acaso quieren impedir que conozcamos algunos datos para el cumplimiento de nuestra obligación, que es el seguimiento de la empresa pública? ¿Cómo es posible que se diga que son estos los mejores años de Correos y que no se haga la correspondiente memoria de actividades? Parece un sinsentido. Lo lógico, lo razonable es que cuando una cosa va bien, qué mejor que publicarlo, qué mejor que hacerlo público, y estamos esperando. Un dato que no está mal que recordemos es que en octubre de 2001, el Grupo Socialista le solicitó la memoria de actividades de Correos de 2000. El 20 de diciembre de 2001 nos contesta que está en fase de conclusión, diciembre de 2001. Estamos en octubre de 2002 y aún no nos ha llegado. No sabemos los motivos, pero no disponemos de ella todavía, casi un año después, es decir, hoy todavía no conocemos la memoria de 2000. La esperamos. Me imagino que no la ha traído hoy. En cualquier caso, esperamos que nos dé cumplidas explicaciones de por qué no disponemos de esas memorias, fundamentalmente de la de 2000 y la de 2001.

Sigamos con la falta de transparencia que le decíamos, señor Núñez. En las cuentas del año 2001 a Correos, al Gobierno, le sigue faltando transparencia. Le solicitamos la siguiente documentación: el balance de la situa-

ción, la cuenta de explotación, la cuenta de pérdidas y ganancias, el cuadro de financiación del ejercicio 2001 de la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, así como el informe de auditoría con la memoria y el informe de gestión correspondiente. Asimismo, se solicitó la misma información para todas las sociedades en las que participa la matriz Correos y Telégrafos, es decir, Correos Telecom, Correos Híbrido y Chrono Expres. Han transcurrido varios meses, señor Núñez, y la información solicitada sigue sin ser remitida, no disponemos de ella. Resumen: el 2001 como el 2000 tampoco tiene memoria de actividades. Para nosotros es seriamente preocupante, pero en cualquier caso hoy y aquí tenemos la oportunidad de que nos dé las correspondientes aclaraciones.

Le decía que le queremos manifestar dos cosas. Una de ellas es que la transparencia de la que hablábamos a nuestro juicio es deficiente y, la segunda, que entendemos que Correos, al igual que el Gobierno, es débil y sumiso con los fuertes y altivo y prepotente con los débiles. A los ciudadanos individuales nos cobra una cosa y a las empresas por el mismo servicio otra. Repasemos un poco sus políticas de precios, que son interesantes. En el conjunto del período 1997-2002 el IPC subió un 15 por ciento ¿Sabe que los precios medios de Correos lo han hecho en el 79 por ciento? En el año 2001 el presidente de Correos se comprometió a subidas vinculadas de IPC. Resultado que se tuvo: la carta ordinaria de 20 gramos subió el 14 por ciento; el paquete azul y los periódicos el 12 por ciento; los impresos de publicidad el 22 por ciento; los libros el 9 por ciento y los derechos de aviso de llegada y de reembolso el 8 por ciento, subidas que están muy lejos, señor Núñez, del IPC, que fue el 2,7 por ciento en el 2001. En este año 2002 el compromiso con el Parlamento también fue que los precios evolucionaran conforme al IPC: el derecho de certificado ha subido el cien por cien; los periódicos, el 122 por ciento; los libros, 108 por ciento; la carta urgente y el paquete postal, el 15 por ciento; el giro nacional, el 14 por ciento; el derecho de aviso, el 12 por ciento; el publicorreo de grandes clientes entre el 10 y el 50 por ciento. La pregunta es obligada. ¿También se va a comprometer este año a que evolucionen los precios de Correos de acuerdo o en torno al IPC? Si lo hace, señor Núñez, nos va a costar muchísimo creerlo. No está de más que le recordemos que la Unión de Consumidores ha calificado las tarifas de Correos como verdadero escándalo, porque colocaba Correos en el número 1 del ranking de subidas de precios públicos. En cualquier caso, nos salía una subida media de tarifa en 2002 del 18 por ciento. Estos son los precios publicados para los ciudadanos individuales y las pequeñas empresas, porque luego están los precios ocultos para los grandes clientes a través del sistema opaco de descuentos, que no sólo no tienen subida de precios, sino que suponemos que cada año pagan menos por el correo, y digo suponemos porque el Gobierno o Correos niega al Par-

lamento información sobre la facturación, las tarifas, y los descuentos que se aplican a los grandes clientes. Desde el Grupo Socialista hemos solicitado varias veces información económica sobre los grandes clientes y se nos ha denegado alegando razones comerciales. Nos preguntamos por qué no es transparente la información sobre los grandes clientes de Correos, qué hay que ocultar o de qué hay que avergonzarse. Si no hay transparencia, le decimos claramente que no nos gustan las relaciones que tiene Correos con esos grandes clientes.

Para terminar, nos da la sensación de que el Gobierno está metiendo la mano en el bolsillo de los ciudadanos individuales y de las pequeñas empresas haciéndoles pagar cada año servicios postales más caros y el dinero que les saca se lo transfiere a las grandes empresas, a las que aplica precios cada vez, entendemos nosotros, más baratos. Si no es así, explíquenoslo, aclárelo porque si no seguiremos pensando que lo que se le sube al ciudadano individual es para beneficiar a las grandes empresas, para abaratarles los costes. En cualquier caso, serían muchas las preguntas y el tiempo escaso. Al terminar esta comparecencia le entregaremos una serie de preguntas escritas con el fin de documentarnos y, si lo tiene a bien, le agradeceríamos poder disponer de las respuestas cuanto antes para poder hacer un estudio exhaustivo de la empresa Correos y Telégrafos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): En nombre del Grupo Mixto, tiene la palabra por el Bloque Nacionalista Galego el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Brevísimamente. Del conjunto de inversiones de Correos y Telégrafos en el Estado, que son 245 millones de euros, corresponden a Galicia 21 millones, algo menos que el 10 por ciento. Nos gustaría saber si con esta cantidad se puede atender debidamente al servicio postal universal en un territorio como Galicia, caracterizado por la dispersión de su población. Nos gustaría saber si se van a abrir más oficinas y si se va a hacer alguna reubicación o ubicación adecuada conforme a los cambios poblacionales que se dan en relación con la zona costera y, más concretamente, si me podía desglosar los 21 millones, no ya por provincias, que lo conocemos, sino en relación con las construcciones o las actuaciones a que va destinada esa partida. Agradezco la presencia del señor Núñez.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): En nombre del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Quiero dar la bienvenida al señor Núñez Feijóo, presidente de Correos y Telégrafos, y mi felicitación por la brevedad de su intervención, pero sobre todo por su contenido. Mi

grupo comparte los objetivos, esa triplete de objetivos de cara al ciudadano, de cara a la empresa y de cara al empleo; comparte sus planes, el plan de infraestructuras, el de automatización y el de sistemas, que redondean la modificación fundamental que se ha producido durante la etapa de gestión del señor Núñez Feijóo, que es la conversión en sociedad anónima, sin que se hayan cumplido los temores a la privatización de alguno de los aquí presentes, en particular del que actualmente nos preside en la Comisión, el señor Torres Sahuquillo, que, como ha podido comprobar, no se ha consumado ni parece que se vaya a consumir. Esta doble felicitación nada tiene que ver con el Correos no funciona que nos ha querido endosar el portavoz socialista, unido a una visión catastrofista que en nuestra opinión está lejos de la realidad, no sólo por el contenido de la intervención del presidente, sino por los datos básicos del presupuesto para el próximo año 2003. Los ingresos de explotación se incrementan en casi un 5 por ciento; hay un incremento en el beneficio antes de impuestos de 41 millones de euros, superando en casi un 15 por ciento lo previsto para el año 2002, en todo caso, señores del Grupo Socialista, resultado bastante distinto de los menos 36.000 millones de pesetas, es decir, menos 250 millones de euros aproximadamente, que se produjeron en el año 1996.

Después del capítulo de rechazo a la visión catastrofista que se ha querido endosar y de felicitación al señor presidente, voy a hacer dos o tres preguntas muy concretas. La primera se refiere a que nos exponga —ya lo ha hecho— las líneas básicas de la política tarifaria. La segunda tiene que ver con la productividad. Recuerdo que el año pasado terminaba mi intervención felicitándole por el incremento de la productividad, que se había doblado con respecto a la cifra del año anterior. Supongo que doblar la cifra otra vez para el año 2003 no será fácil respecto al 2002, pero en todo caso seguro que con la automatización y con los planes de infraestructuras la productividad por trabajador, como es obvio, se mejorará sustancialmente.

Luego deseo unirme a algunas de las preguntas que no se ha atrevido a formular como tales el portavoz socialista, pero yo sí lo voy a hacer, señor Núñez Feijóo, y es pedirle que nos hable de la fiabilidad de las mediciones de calidad. Aquí se ha querido extender una duda casi universal sobre esa cuestión, desde la cual supongo que se ha podido intentar transmitir la imagen de que Correos no funciona. Por eso, señor Núñez Feijóo, si nos dice algo sobre la fiabilidad de las mediciones de calidad, mi grupo le estará agradecido y seguro que la Cámara y el conjunto de la Comisión también.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Sólo deseo decirle, con la misma amabilidad con que usted me ha citado, que no aproveche que estoy en esta posición en la que estoy en que, como usted sabe, no

puedo debatir con usted y por supuesto no lo voy a hacer. **(Risas.)**

Para contestar a las intervenciones de SS.SS. tiene la palabra de nuevo el señor Núñez Feijóo.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS** (Núñez Feijóo): Empezando por el final, debo decirle al portavoz del Grupo Parlamentario Popular que en este caso el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista no ha hablado de la privatización de Correos. Eso quiere decir que puede ser una buena noticia porque sobre este asunto creo que los temas están definitivamente claros. Cuando una empresa año tras año está intentando consolidarse y sobre todo cuando además no hay muchos antecedentes en los que un Consejo de Ministros acepte que una empresa pública ha de comprar una empresa privada para apostar por su supervivencia en el futuro y, si es posible, por qué no, por una supervivencia brillante.

En relación con el Grupo Parlamentario Socialista, señor González, con toda cordialidad, creo que no es bueno no cambiar los mensajes desde la primera comparecencia. En el año 2000 se decía que Correos no funcionaba y tres años más tarde se dice lo mismo. Lo que ocurre es que los datos, como siempre, no son opinables. Es opinable cualquier cuestión, pero los datos son muy contundentes. Decir que una empresa en un mercado no funciona, que una empresa en el entorno del sector público no funciona y que una empresa que presta servicios a los ciudadanos no funciona y, sin embargo, acredita en el año 1996 15 millones de pérdidas, en el año 2000 dos millones de beneficios, en el año 2002 una previsión inicial en este Parlamento de 26,5 millones de beneficios y hoy ha anunciado que vamos a cerrar el año con cerca de 35 millones de beneficios, quiere decir que los clientes contratan muy mal con Correos o que los clientes eligen a la peor empresa que existe en el mercado o que los clientes, en caso contrario, aciertan y eligen a una empresa —por cierto, como ustedes saben, en el país más liberalizado de Europa y pueden elegir— que les está respondiendo desde el punto de vista de calidad y de servicio. Este es un dato en el que se acredita que Correos sí funciona y que 60.000 personas, con independencia de la titularidad, son capaces de hacerse un hueco en el mercado, que el próximo enero se liberaliza en las cifras a las que me acabo de remitir, y que son capaces, todas juntas, de pasar de una empresa en pérdidas a una con beneficios y espero que con un excelente futuro.

Vamos a hablar de los temas a los que usted se ha referido. Se ha referido a la calidad y me gustaría trasladarle algunos datos. La calidad, no con las auditorías de Correos sino con las del regulador, por tanto no con las que hace la propia empresa, hemos de decir, y usted conoce los datos, que en el año 2001, último año del ejercicio, en D+3 se ha cerrado, en carta —la obligación es llegar al 90 por ciento— con un 96,28; en giro

en D+3 la obligación es llegar al 75 por ciento, hemos llegado al 87,3; y en paquete azul la obligación es llegar al 50 y hemos llegado al 70,9. En consecuencia, se ha incrementado, sobre las obligaciones de calidad, un 7,9 por ciento la carta, un 9,6 por ciento el giro y un 13,8 por ciento el paquete azul.

En relación con la medición de calidad agradezco, como es natural, que el Grupo Parlamentario Popular también lo solicite, y usted, porque usted sabe que yo he pedido comparecer en este Parlamento y no he tenido la oportunidad; en consecuencia, quizá no ha sido de la sensibilidad de determinados grupos el oír la versión de Correos sobre algo que se le imputa y que nunca ha tenido la oportunidad de hablar, y yo agradezco estos dos minutos que usted me da.

En primer lugar, señoría, desde que conocemos esa denuncia, abrimos una investigación, el 8 de marzo, que finaliza el 29 de abril, y automáticamente pido comparecer en la Comisión. Las preguntas que están sin responder todavía son al menos tres. La primera, la noticia aparece en marzo de 2002 y hace referencia a amañar los datos de calidad del año 2000, no de 2001 sino de 2000. Es sorprendente que un año y medio después salga un e-mail, que lleva un año y medio de vigencia, justo unos días antes de dar los datos de calidad del año 2001. ¿Quién tenía interés en dejar en entredicho los datos de calidad de 2001, con un e-mail que estaba refiriéndose a la calidad del año 2000? En segundo lugar, ¿cómo es posible manipular los datos del año 2001 si son unos de los peores de Correos? ¿Es posible amañar un resultado que francamente era malo? Se podrá amañar un resultado bueno, pero amañar uno malo, salvo para que dé peor de lo que da, francamente es difícil de entender. Por último, señoría, para cualquiera que conozca la logística de Correos, y yo soy consciente de que en su grupo, empezando por usted, quizá también por el presidente, aunque es evidente que no puede hablar y, por tanto, omito esa referencia, la conocen perfectamente, saben que no es posible amañar un dato de calidad. ¿Por qué? Porque solamente se puede amañar cuando el envío tiene trazabilidad, cuando se sabe en el momento en el que se mete en el buzón y en el momento en el que llega, y eso sólo lo hacen determinados servicios, concretamente el postal exprés. ¿Cómo se puede amañar un dato de calidad en una carta que se mete en un buzón en Madrid, que automáticamente se recoge de ese buzón con el conjunto de las cartas, se lleva a un centro de tratamiento en una nave de 10.000 metros cuadrados, se mezclan todas las cartas de Madrid, se meten en un camión, se remiten a su destino, se vuelven a mezclar las cartas en el destino en el centro de clasificación, se vuelven a llevar a la cartería, en la cartería se embargan las cartas a cada cartero y después se llevan al domicilio? Explíqueme usted cómo se pueden amañar esos datos de calidad. Señoría, es evidente que el Grupo Socialista no tiene ningún interés en desprestigiar la calidad del servicio

público de Correos y es evidente que alguien sí lo tiene. Lo que habrá que buscar es quién tiene el interés de desprestigiar la calidad de un servicio público, que evidentemente creo que el Grupo Socialista no lo tiene y Correos tampoco. Además, como consecuencia de eso surgió el debate normal en los medios de comunicación, concretamente en uno, y hubo incluso periódicos que hicieron datos de calidad por su cuenta, y le voy a dar dos: la cadena SER, programa *Hoy por hoy*. Iñaki Gabilondo hace una muestra entre sus oyentes y remite cartas. Resultado según la cadena SER: en D+1, el 66 por ciento de las cartas; en D+3, que es lo que aquí referimos, el 91 por ciento de las cartas, una muestra que hace una cadena de radio. Le recuerdo que hay que llegar al 90 por ciento en D+3. Según la cadena SER, en todo el panelista el 91 por ciento. El periódico *Hoy*, de Badajoz —tenemos una diputada de Extremadura en esta sala—: el 93 por ciento de las cartas que remite el periódico de Badajoz entre todos sus lectores llegan en D+3. Insisto, señoría, en que habría que explicar —Correos, desde luego, no encuentra forma— quién era el interesado en dejar sin efecto los excelentes datos que iba a presentar la auditoría en 2001 en base a un e-mail de 2000; un e-mail que aparece en la prensa 18 meses después de su emisión. Y, por si esto fuera poco, la auditoría terminaba el 30 de noviembre de 2000 y el e-mail tiene fecha de 28 de noviembre; imagínense ustedes cuántos envíos se pueden amañar en 48 horas. Repito en que no es bueno jugar con la calidad. Nosotros hacemos cinco controles de calidad: uno lo hace el regulador, tres los hacen organismos internacionales, en cuyos resultados no podemos influir, y uno lo hace la empresa pública con medios propios. Honradamente, señoría, hablaré sobre la calidad y sobre ese asunto, con mucho gusto en la comparecencia que ustedes consideren oportuno y con la intensidad que el caso aconseje.

En cuanto a que Correos no funciona o a que no se hacen determinados repartos, le voy a dar algunos datos de zona rural que, sin duda, el diputado del BNG conocerá tan bien como yo mismo, y usted también los conocerá porque en Valencia y Alicante hay asimismo zona rural. Dos datos: en el período 2000-2001 los enlaces rurales se han incrementado en 286, a jornada completa; antes hacían dos horas y ahora hacen siete. Se ha incrementado un 4,2 por ciento el número de kilómetros/día motorizados; se hacen 12.635 kilómetros más al día que el mismo período de 2000. En el ámbito rural, con todas las dificultades que entraña y con los problemas que conlleva, se está mejorando la calidad, sin duda. Si no, que se lo pregunten a las empresas de la competencia; no hay mejor dato que preguntar a la competencia por la calidad de una empresa. Le voy a dar algunos datos más, señoría, en un intento de trasladarle con total sinceridad que Correos está funcionando, por si hubiese alguna duda. Los datos del verano de 2002, por ejemplo. Saben ustedes que durante el verano hay

problemas en el reparto, que hay más dificultades para repartir en los entornos. Bien, pues durante el verano contratamos 2000 personas más que el verano anterior, lo que supone un 6,95 más; hicimos dos repartos adicionales en julio y agosto, por primera vez, e incrementamos en 255 las secciones de reparto, hubo 255 carteros más que en 2001 repartiendo.

Los datos y la memoria. Sin duda aquí ha habido una confusión; seguro que usted no tiene una memoria que ha sido emitida y que tendrá encima de la mesa antes de que acabe la sesión parlamentaria. No se puede decir que no se ha emitido la memoria de 2000 ni la de 2001. En marzo de 2002 emitimos la memoria de 2001; tres meses después del cierre del ejercicio emitíamos la memoria completa del ejercicio anterior. Dice usted que se oculta información y que no emitimos las memorias; a los tres meses. Es cierto que en mayo de 2000, cuando tomó posesión el nuevo Gobierno, nos encontramos con que la memoria tenía algunas deficiencias, en nuestra opinión, e intentamos publicar juntas las memorias de 2000 y 2001. Ya le digo que, antes de que termine esta sesión parlamentaria tendrá encima de la mesa la memoria de 2000 y también la de 2001, que se emitió a los 90 días de terminado el ejercicio 2001. También dice usted que no le hemos contestado algunas preguntas de 2001. Aquí tengo todas las preguntas formuladas por el Grupo Parlamentario Socialista, que por cierto son muchas, muy concretas y específicas —han estudiado ustedes muy bien el presupuesto—, y yo tengo una respuesta en 17 folios que han sido remitidos a la Cámara. Desconozco el funcionamiento de la misma, pero le puedo dejar copia para que tenga todas las preguntas de 2001 contestadas adecuadamente. En cuanto a las preguntas que me va a formular a continuación, permítame un plazo de entre ocho y diez días para contestárselas puntualmente.

Por último, las políticas de precios. Una vez más las cifras son suficientemente claras. No podemos discutir lo que se sube o no se sube; ya sabemos lo que se sube, está publicado. Además, no podemos hacernos trampas a nosotros mismos; me consta que usted no las hace; de modo que yo tampoco se las voy a hacer. No podemos decir: oiga, si un producto sube en este porcentaje, ¿significa que todos los productos de la cartera de Correos suben en el mismo porcentaje? Evidentemente, no; hay un producto que sube en un porcentaje, y hay otros que no suben. ¿Cuál es el *mix* de la subida? Se la voy a decir. Del período 1996-2000, la carta costaba 30 pesetas en 1996 y ahora cuesta 0,25 euros —41,6 pesetas—; en términos porcentuales, 11,6 pesetas más, que suponen el 38,7 por ciento; un 38,7 por ciento en seis años da un 6,4 por ciento de media anual. Si quiere comparar un período equivalente de Gobierno socialista, en enero de 1990 una carta costaba en España 20 pesetas y en enero de 1996 costaba 30 pesetas; un 50 por ciento más. Si compara el 38,7 por ciento con el 50 por ciento, es evidente que el 50 por ciento es

superior al 38,7 por ciento. Eso no quiere decir que el Partido Socialista hiciera en aquellos años una política tarifaria como la que usted ha descrito, no. La política tarifaria de Correos cumple un requisito, y no se puede decir en ningún Parlamento europeo lo que estoy diciendo en este momento. No hay ningún país en Europa con precios de correo público como los de España, ninguno; ni Grecia, ni Portugal, ni Italia, ninguno; ningún país en la Unión Europea tiene estos precios. Si usted me dice que, siendo el correo más barato de Europa y teniendo la reserva más pequeña de Europa, se pueden incrementar todavía menos los precios, honradamente, señoría, hay algo que no encaja. Créame que, en las políticas de incremento, no se puede ver un producto y extrapolar, porque así no hacemos las cosas como a usted le gusta hacerlas: con corrección y con mucho respeto a las cifras, un 50 por ciento de enero de 1990 a enero de 1996 y un 38 por ciento de mayo de 1996 a 2001. Ya me ha adelantado que las preguntas referidas al presupuesto de 2003 las formulará por escrito, de modo que tendré ocasión de responderle y la sociedad estatal —que pongo a su disposición para la pregunta a la que usted se refiere— tendrá ocasión de responder.

El portavoz del BNG, Grupo Mixto, considera que 21,5 millones de euros puede que no sean suficientes para Galicia. Él ha dicho que puede que no sean suficientes y yo creo honradamente que sí lo son. Me gustaría darle algunos datos para que S.S. quede satisfecho. En primer lugar, las obligaciones con una comunidad autónoma deben referirse al período completo. Entre el año 1996 y 1999 se invirtieron en Galicia 22,5 millones de euros y este año vamos a invertir 21; es decir que en un año estamos invirtiendo prácticamente tanto como en cuatro. Además, el compromiso, que usted conoce y que yo reitero, para 2001 y 2004, es que invertiremos en Galicia 66,44 millones de euros; en términos porcentuales, señoría, es un 194 por ciento más de inversión que en los cuatro años anteriores. Sobre qué obras vamos a hacer en Galicia, le voy a decir las principales, con independencia de que le detalle todas las que usted quiera. Las obras de ampliación del centro de tratamiento de Santiago: automatización por primera vez del correo en Galicia —2,5 millones—, obra y maquinaria —2 millones—; reforma del edificio principal de A Coruña, que está en marcha, como usted sabe, y termina este año; reforma del edificio principal de Ourense —2,3 millones—; reforma del pabellón postal de Ourense, que está en ejecución —724.000 euros—; reforma del edificio principal de Pontevedra, en ejecución —1,1 millones—; y reforma del edificio principal de Vigo —1,9 millones—. Creemos que con esta inversión sí que se da suficiente respuesta para el año próximo. Le daré algunos datos más en relación con Galicia. A pesar de la dispersión la calidad en Galicia, como usted sabe, es superior a la media española. Ese es un buen dato y también lo es, aunque no le quie-

ro decir de memoria las oficinas porque seguro que omite algunas, el conjunto de infraestructuras que están vivas en la comunidad autónoma, las que están previstas, las que se están realizando actualmente y sobre todo las que se van a realizar en los próximos años. Por darle un dato, señoría, le diré que vamos a automatizar el correo en Galicia, vamos a modificar y a rehabilitar edificios que llevaban 40 años sin reformas integrales como los que acabo de referir en A Coruña, Lugo, Ourense, Santiago, todas las capitales de la comunidad autónoma. Creemos honradamente que con esta inversión se pueden atender a las necesidades de Galicia.

He intentado dar respuesta a las cuestiones del señor diputado del Grupo Socialista acerca de las propuestas del Partido Popular sobre política tarifaria y también he hecho alguna reflexión sobre cuestiones de calidad. Es evidente que tenemos que mejorar la calidad, pero no olviden que, cuando las grandes empresas de este país están trabajando con Correos, cuando algunas grandes empresas de este país hace tres años estaban trabajando con la competencia y cuando hay en este momento una empresa del Estado que compra una empresa privada para fortalecer el sector de paquetería exprés y hay una empresa del Estado que dice en un Parlamento que puede llegar a un resultado de 40/41 millones de euros de beneficio, es una buena noticia para el sector público y lo es sin duda para una empresa formada por 60.000 empleados públicos.

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

A los efectos de aclarar una cuestión, señorías. El señor Núñez Feijoo se ha quejado con razón de que había solicitado su comparecencia para explicar el tema de la calidad y todavía no ha sido posible llevarla a cabo. Quiero aclarar, repito que sólo a efectos de información, que es cierto que la solicitud de comparecencia del señor Núñez Feijoo, presidente de la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos, ante esta Comisión se hizo el día 15 de marzo y que tuvo entrada en la misma el día 16 de abril. Desde entonces se han celebrado varias comisiones, no muchas de comparecencias, bastantes más para sustanciar otro tipo de iniciativas, y a los efectos del «Diario de Sesiones» quiero dejar claro que no ha sido por falta de interés de la Cámara, ni por supuesto por falta de interés del Gobierno ni del señor Núñez Feijoo, que lo han solicitado, sino que es el funcionamiento de esta Comisión y de la Cámara lo que a veces impide, no a veces, siempre normalmente, que las cosas puedan verse con la rapidez y conveniencia que todos deseamos. En esta casa hay falta de salas para reunirse, eso lo sabemos todos, y a veces no se pueden hacer todas las sesiones que desearíamos. En todo caso completaré la información diciendo que tenemos pendientes 29 solicitudes de comparecencias de todo tipo con entrada anterior a la del señor Núñez Feijoo. Lo que quiero decir es que esta Comisión trabaja

mucho y a pesar de eso tiene mucho trabajo acumulado porque son muchas las competencias sobre las que tiene que actuar. Sólo quería dejar esto claro a los efectos de reconocer que es cierto que se ha solicitado por parte del presidente de Correos la comparecencia pero que no ha sido ni mucho menos por desinterés de la Cámara por lo que no se ha podido sustanciar; ha sido el propio funcionamiento de la Cámara, la escasez de medios que todavía tenemos, lo que ha impedido hacerlo. Nada más. Tampoco quiero aburrirles con explicaciones de este estilo.

¿Hay alguna otra petición de palabra por parte los grupos? (**Pausa.**) Queda sustanciada la comparecencia del presidente de la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos. Vamos a suspender durante 30 segundos la sesión para dar paso al secretario de Estado de Infraestructuras, don Benigno Blanco.

— **DEL SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS (BLANCO RODRÍGUEZ) A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (Número de expediente 212/001194, 212/001178, 212/001183, 212/001182), DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN CONVERGÈNCIA I UNIÓ (Número de expediente 212/001201), GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA (Número de expediente 212/001254) Y GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/001314)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señorías, reanudamos la sesión de la Comisión de Infraestructuras con la comparecencia del secretario de Estado de Infraestructuras, don Benigno Blanco, al que doy la palabra para hacer una breve exposición sobre los presupuestos en lo que depende de su competencia.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Señor presidente, señorías, haré una muy breve intervención inicial ofreciendo los grandes parámetros del presupuesto del Ministerio de Fomento en lo que corresponde al ámbito competencial de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, para quedar a continuación, como es lógico y exige el Reglamento, a disposición de SS.SS. para cualesquiera preguntas que me quieran plantear.

Los datos básicos del presupuesto del Ministerio de Fomento son los siguientes. La cantidad presupuestada para el ejercicio 2003 asciende a 19.450, 9 millones de euros, lo cual supone un incremento de un 12,6 por ciento respecto a los presupuestos del ejercicio vigente. De esta cantidad un 37,1 por ciento corresponde a gastos corrientes y un 62,1 por ciento a operaciones de capital, es decir, sin utilizar la estricta terminología económico-contable, a inversiones. Es interesante

resaltar esta proporción, dado que se intenta permanentemente incrementar el esfuerzo inversor y acotar los gastos corrientes a lo mínimo necesario para el funcionamiento de los servicios. Las operaciones de capital ascienden a 12.239,7 millones de euros, lo cual representa un incremento de un 15 por ciento respecto a lo presupuestado para el año 2002. Si hacemos este mismo análisis por funciones económicas, el presupuesto de ferrocarriles crece en cuanto a operaciones de capital un 29,7 por ciento, el de aeropuertos un 10 por ciento, el de puertos un 10 por ciento y el de carreteras un 4,4 por ciento. La inversión directa presupuestada en el anexo de inversiones, la correspondiente a las direcciones generales del ministerio, ascenderá a 11.223,7 millones de euros.

Si hacemos una presentación homogeneizada, que es la que utilizamos habitualmente en la presentación pública de los presupuestos y que implica en concreto corregir el efecto distorsionante que puede tener el sistema de pago del método alemán, que hace que los años que vence la obra se incremente mucho el presupuesto, porque se paga íntegramente, y los años en que se ejecuta no aparezca nada, porque no se paga, prorrateando las inversiones del método alemán según se realizan materialmente al ejercicio y no según se pagan, e incorporando las previsiones de pagos que realiza el ministerio mediante transferencias por el capítulo VII a los ayuntamientos para financiar obras en travesías de poblaciones, el presupuesto de inversiones ascendería a 13.936,4 millones de euros, con un incremento de un 16,47 por ciento respecto al presupuesto del ejercicio 2002. Desde un punto de vista orgánico, es decir de qué entes realizan el gasto, el propio ministerio, la estructura orgánica y direcciones generales del ministerio, ejecuta un 25,2 por ciento de este presupuesto, los organismos autónomos un 0,3 por ciento y las entidades públicas empresariales y sociedades del grupo Fomento un 74,5 por ciento. Como ven ustedes, siguiendo la tónica de otros ejercicios, el volumen más importante de la inversión del ministerio se realiza a través de las distintas entidades públicas empresariales que forman parte del grupo Fomento, entendiendo por tales GIF, RENFE, AENA, FEVE, Puertos, etcétera.

Antes he hecho referencia a la división porcentual por funciones económicas y ahora le daré los datos en cifras absolutas. En ferrocarriles, la inversión ascenderá a 5.175 millones de euros; en carreteras, a 3.025,4 millones de euros; en aeropuertos, a 2.218,6 millones de euros; en puertos, a 791,8 millones de euros y a las políticas de vivienda se destinan 652,4 millones de euros. Se ve una vez más que la tendencia que se ha iniciado hace unos años, según los contenidos del Plan de Infraestructuras del Transporte 2000-2007, de hacer una clara apuesta por el ferrocarril como medio de transporte de cara al futuro se mantiene en los presupuestos, dado que es la función económica de inversión que más crece y supone en términos absolutos el mayor

paquete inversor en comparación con el resto de los medios de transporte. En cuanto al Plan de Vivienda, se contemplan consignaciones presupuestarias para subvenciones para la adquisición y rehabilitación de viviendas por un importe de 176,7 millones de euros, subsidiación de tipos de interés por 195,7 millones de euros y ayuda a la entrada por 143,1 millones de euros. Estas inversiones se complementan con el resto de las actuaciones del programa de vivienda y edificación por otros 65,1 millones de euros.

Estos son los grandes parámetros del presupuesto del Ministerio de Fomento, con especial incidencia en la inversión e infraestructuras. Y de ellos, para concluir, me gustaría resaltar el crecimiento, que se mantiene en unos porcentajes muy altos respecto a otros ejercicios, permitiendo una vez más garantizar que la solvencia financiera del Plan de Infraestructuras 2000-2007 no sólo está garantizada, sino que año a año se ve ratificada e impulsada por las consignaciones de los presupuestos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): En primer lugar, tiene la palabra la señora Urán, portavoz del Grupo Parlamentario FEDERAL de Izquierda Unida.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Quiero agradecer a los portavoces del resto de los grupos parlamentarios que me permitan intervenir en primer lugar. Ya sabe el señor secretario de Estado que no voy a poder escuchar su réplica, puesto que me tengo que marchar, por lo que, si no quiere contestar verbalmente, puede hacerlo por escrito.

Empezando por donde ha terminado el señor secretario de Estado, por la vivienda, nos ha comentado el aumento que supone la subsidiación de los tipos de interés y la subsidiación a la entrada en vivienda. Pues bien, señor secretario de Estado, aunque es verdad que han aumentado las cantidades económicas que se presupuestan en este tipo de subvenciones, no vienen a subsanar el decrecimiento que hay en el presupuesto en cuanto al Plan de Vivienda o la construcción de vivienda de protección oficial, porque, señoría, no solamente es la subvención a este tipo de entradas, sino también el hecho de que, desde los convenios con las comunidades autónomas e incluso respetando las competencias de las mismas, la propia Intervención del Estado en este tipo de construcción, hay una pérdida económica en los Presupuestos Generales del Estado para la promoción de vivienda pública, en inversiones reales nada más y nada menos que del 56,9 por ciento. Y no son datos que yo saqué, sino que nos los facilitan ustedes en la comparación interanual de la distribución económica del gasto. En inversión real, un 56,9 por ciento menos. Pero además también hay un 20 por ciento menos en transferencias de capital a comunidades autónomas y en total en la partida dedicada a vivienda hay una pérdida

de un 0,7 por ciento, que se ve relativamente compensada por ese mínimo aumento, que no es tanto, en la subsidiación a los tipos de interés y a la entrada. Para mi grupo, eso viene a demostrar la falta de interés o la poca preocupación que tiene el Ministerio de Fomento en cuanto a la reactivación de la vivienda de protección oficial en nuestro país, cuando además todos los indicadores en estos momentos —no es que lo manifieste sólo mi grupo parlamentario— vienen a decirnos que el esfuerzo inversor de las familias españolas en materia de vivienda es cada vez mayor. Las medidas que se han tomado hasta ahora por parte del Ministerio de Fomento para abaratar la vivienda no han servido para nada, sino todo lo contrario, han fomentado el aumento del precio de la vivienda y no han mejorado las viviendas de protección oficial ni la puesta en marcha del Plan de Vivienda. Y no me vuelvan a comentar el tema de las competencias de las comunidades autónomas, porque, si ustedes no ponen dinero encima de la mesa, desde luego difícilmente las comunidades autónomas, y más con la Ley de estabilidad presupuestaria, van a permitirse endeudarse para hacer viviendas de protección oficial si no hay una política clara desde el propio Ministerio de Fomento, como no la hay desde luego desde mi punto de vista.

En relación con el ferrocarril —me voy a referir a las grandes infraestructuras viarias—, el señor secretario de Estado ha manifestado que la apuesta del Ministerio de Fomento era por el ferrocarril. Pues bien, si vemos las cifras globales, desde luego, señoría, no podemos negar que hay una apuesta decidida y una mayor inversión por parte del Ministerio de Fomento en ferrocarril que en carretera, pero habrá que analizar en qué se va realmente esa inversión del ferrocarril. Se va a las grandes infraestructuras de ferrocarril, señor secretario de Estado, que es donde ustedes van a invertir realmente la mayor cantidad de dinero, porque después abandonan las cercanías directamente. Los indicadores son de su propio presupuesto, no del mío —trabajo con sus cifras—: en el año 2001, del realizado según el presupuesto, 82.000.000 de euros, 82.500.000; del año 2002, 72.142.000 y del año 2003, 65.163.000. Abandonan ustedes un proyecto y me gustaría que nos explicara por qué hay esa falta de inversión en cercanías, cuando es uno de los servicios que más utiliza la ciudadanía y que desde luego mejor le viene a la misma. De manera anecdótica, en lo que compete a mi comunidad autónoma, simplemente van a hacer ustedes estudios, nada más; parece ser que no hay necesidades de inversión en las líneas de la Comunidad Autónoma Valenciana. Si nos vamos a la red convencional de ferrocarriles, ahí señorías sí que hay una apuesta decidida por no hacer nada, con independencia de que aumentan ustedes la cuantía. ¿Por qué la aumentan? Porque han incluido en la red convencional del ferrocarril los accesos a puertos, pero no porque haya una actuación real en la red convencional del ferrocarril. Para ustedes, la actuación

en la red ferroviaria convencional, exceptuando los accesos a puertos, son mejoras de línea a ejecutar, que este año van a ser 117 kilómetros, con un importe de 69.000.000, casi 70.000.000, de euros, y la supresión de pasos a nivel. Parece ser que no hay ninguna otra necesidad y, si nos fijamos en las líneas en las que van ustedes a actuar, desde luego hay líneas en las que no tienen intención de mejorar absolutamente nada. Explíquenos por qué se abandona de esa manera tan clara y decidida la actuación en la red convencional del ferrocarril cuando ustedes saben positivamente que además es la que va a beneficiar al transporte de ciudadanos y de mercancías y no solamente los accesos a los puertos.

Una pregunta muy concreta. Ustedes, en cuanto a las líneas de alta velocidad del ferrocarril, además de las explotaciones que encomiendan al GIF, tienen actuaciones directas. En el corredor del Mediterráneo, además de los tramos del Euromed, que todavía están en construcción, estando prevista una buena dotación económica para algunos de ellos, para que se terminen las obras que ya están iniciadas o se pongan en marcha las que se necesitan, establecen ustedes la línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Pues bien, no están especificados los tramos en los que se va a actuar decididamente y a mí me gustaría que me dijera a qué tramo corresponde la colocación de la nueva traviesa hace unos días en el término municipal de Picasent, provincia de Valencia, porque no lo he encontrado en el presupuesto por ningún sitio. Quizá es que no lo he sabido buscar o que no aparece. Desde luego, no parece que esté encomendado al GIF, sino que más bien es una inversión directa de los Presupuestos Generales del Estado. En cuanto al programa de carreteras, es verdad que hay un aumento significativo en las autovías, pero sigue habiendo una dotación más bien escasa no sólo para la construcción de nuevas carreteras, sino también para la mejora de las carreteras de aquellas zonas de nuestro país en las que no se necesitan autovías. Además, hay un descenso significativo de los tramos a iniciar y de aquellos en los que se ha realizado alguna actuación. Hay un aumento en los que están iniciados y continúan, pero desde luego no lo hay en los que se van a iniciar, ni tampoco en los que tienen la inversión total para terminar. Nos gustaría que nos explicara por qué ha habido un déficit paulatino, desde el año 2001 al año 2003, en la construcción de nuevas carreteras y en las actuaciones en las que se van a iniciar.

Y donde parece que abandonan de una manera bastante más clara es en las actuaciones en el medio urbano. Van a iniciar ustedes más proyectos, pero baja la consignación presupuestaria respecto a las de los años 2001 y 2002, que ya eran bastante escasas, y el aumento que hay, señorías, se debe fundamentalmente al vencimiento de plazos del pago de anterior sistema de

abono total o el sistema alemán, pero no a que haya nuevos proyectos de inversiones directas en el medio urbano, que necesitarían ustedes mejorar, porque los accesos a las grandes ciudades desde las nuevas vías de comunicación son bastante deficientes y originan graves problemas.

Hay una partida que no he encontrado, señor secretario de Estado, y que me gustaría que nos dijera a cuánto asciende exactamente, porque lo que he visto en el presupuesto no concuerda con lo que se ha publicado. Nos gustaría saber cuál es la compensación que se da a las autopistas por el cambio de moneda. También quisiéramos que nos explicase por qué ahora que ya tenemos implantado el euro tenemos que seguir pagando el cambio de moneda y por cuánto tiempo, porque se supone que los préstamos no debían estar en una moneda excesivamente extraña. También nos gustaría saber qué cantidad corresponde exactamente a la subvención o a la compensación que se da a las autopistas por la rebaja del peaje. También hay algo que a usted le puede parecer anecdótico, pero que a mí me sigue causando sorpresa. El año pasado ya se lo pregunte y este año se lo vuelvo a preguntar, señor secretario de Estado. Siguen teniendo ustedes una consignación presupuestaria para terminar de pagar una obra en la ciudad de Valencia, que es el bulevar de Serrería, que correspondía al extinto Consell Metropolità de L'Horta. El año pasado le pregunté qué cuantía quedaba pendiente, pero usted no me lo pudo decir, y este año vuelven a aparecer consignados 721.000 euros para pagar ese bulevar, bulevar que ha sido remodelado ya tres veces, pero que ustedes tienen que seguir pagando. A ver si es posible que sepamos de una vez qué cantidad es la que queda pendiente, si es que queda alguna, o si este es el último pago que tiene que hacer el Estado por ese bulevar.

Finalizo, señor presidente, con la explotación de carreteras, la reposición y la seguridad vial. Este año parece que pretenden mejorar la reposición en las carreteras, pero desde luego en el refuerzo de firmes mantienen ustedes el mismo presupuesto del año pasado. No sé si usted o algún miembro de su departamento viajará por las carreteras españolas, pero yo soy una de las que por desgracia utiliza demasiado el coche y le puedo asegurar que no sólo las carreteras convencionales sino también las autovías que están en funcionamiento y que tienen un intenso tráfico están intransitables. Le puedo nombrar dos que tienen una carga de tráfico importante, la autovía de Valencia y la autovía de Andalucía, por las que circular es como ir en una coctelera, ya que están totalmente parcheadas y en una situación indecente. No parece que ustedes vayan a acometer la mejora del firme de estas calzadas, que están bastante intransitables en tramos importantes, señorías, lo que supone una falta de seguridad vial para el tráfico rodado. Ustedes siempre hablan de seguridad, pero nunca la ponen en práctica a la hora de mejorar el

firmes de las calzadas, que es importantísimo. Dígame, señor secretario de Estado por qué no hay mayor inversión en la reposición y mejora del firme de las carreteras. Hay una mejora sustancial en la señalización, pero no en la reposición y en el refuerzo de firmes y, repito, eso es importantísimo para la seguridad vial.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Siguiendo, ahora sí, el orden tradicional, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor secretario de Estado, con la mayor celeridad posible, pero haciéndola compatible con la petición de información sobre algunos de los aspectos que queremos aclarar para posicionarnos definitivamente respecto a los contenidos del proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado, le voy a ir formulando una serie de preguntas. Usted contestará a algunas, y a las que no responda ahora, lo hará en días próximos por escrito.

En primer lugar, nos preocupa que en el ejercicio presupuestario correspondiente al año 2001, en la liquidación de las obligaciones reconocidas, si no estoy mal informado, quedaran sin pagar 1.231,21 millones de euros. Queremos saber qué parte de esos 1.231 millones de euros, que estaban consignados y eran obligaciones del ejercicio 2001 pero que no se pagaron entonces, se han pagado a cargo del ejercicio 2002. En segundo lugar, quisiéramos saber cuántos proyectos contenidos en el programa 513.A están previstos inicialmente en el anexo de inversiones del presupuesto de este ejercicio, cuáles se ejecutaron en el ejercicio 2001 y cuáles están en fase de ejecución en el ejercicio 2002. En tercer lugar, le hago la pregunta equivalente respecto a los programas del 513.D, que no podrá contestar ahora, pero se la daré por escrito para que me dé la respuesta correspondiente. En cuarto lugar, quisiéramos que el Ministerio de Fomento nos hiciera una valoración, desde el punto de vista de la inversión, capítulo 6, del hecho de que, transcurridos los meses que han transcurrido ya, prácticamente los dos tercios del ejercicio 2002, según tenemos entendido, sólo se hayan reconocido obligaciones globales por un valor de un 47,2 por ciento del total de los créditos, teniendo en cuenta que los correspondientes a otros capítulos de otros ministerios tienen otro grado de ejecución. En quinto lugar, los grandes superproyectos deben ser objeto de análisis detallado en su intervención. Concretamente, el superproyecto de conservación ordinaria de carreteras pasa de 534 millones de euros, en el año 2002, a 560 millones, en el año 2003, lo que supone un incremento de un 3,01 por ciento. ¿Cuál es la razón por la que este superproyecto crece por debajo del crecimiento que la Dirección General de Carreteras viene señalando, que es del orden del 6 por ciento? Además, el crédito de conservación ordinaria recogido en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2003 es

de 560 millones de euros en números redondos. Quisiéramos saber, con esa cantidad global, cuál es el gasto por kilómetro previsto en la red de carreteras y en función de los datos de los dos últimos años, de 2001 y de 2002.

Señor secretario de Estado, la seguridad en su globalidad, en los diferentes modos y medios de transporte, es un tema que compartimos todos sin duda alguna. Pues bien, el superproyecto vinculado a materia de seguridad recogido en el programa 513.A pasa, si no estamos confundidos, de 20,49 millones de euros, en el ejercicio vigente, a 20,56, en el próximo ejercicio, lo que significa un crecimiento del 0,34 por ciento, que nos parece realmente insignificante. Nos gustaría que nos dijese el porqué de este crecimiento tan débil. Por otro lado, el superproyecto vinculado a la mejora de la red ferroviaria convencional pasa de 78,43 millones de euros en el vigente ejercicio a 68,84 en el ejercicio 2003, produciéndose sorprendentemente un descenso de un 12 por ciento en la inversión prevista en este superproyecto. Nosotros quisiéramos conocer, señor secretario de Estado, estos parámetros tan singulares. Dado que se aproxima finales de año y la puesta en marcha del servicio, con las dificultades que fueren que serán objeto de análisis en otro momento, esperamos tener la satisfacción de poder hacer el recorrido Madrid-Lérida en alta velocidad. ¿Cuál ha sido, aunque no me pueda dar en estos momentos el dato exacto, pero sí una cierta aproximación, —el dato exacto ya me lo dará por escrito—, el coste del kilómetro de recorrido? Recordará que en la época del AVE Madrid-Sevilla era uno de los parámetros que en aquel momento resultaban escandalosos, lo digo entre comillas, por el elevado precio. Nos gustaría conocer el coste, que iremos pidiendo de forma desglosada. En este momento le pido el coste por kilómetro en lo a que infraestructura se refiere y, naturalmente, incluyendo toda la infraestructura precisa para la obra. Es decir, no estamos hablando sólo de vías sino de todo lo que ha significado la inversión.

Esta mañana, en la comparecencia del presidente del GIF formulamos algunas preguntas que razonablemente desvió al secretario de Estado, indicando que el GIF, como ente gestor, lleva a cabo las actuaciones que le encomienda la Administración general del Estado a través de la Secretaría de Estado y del ministerio. En ese sentido, quisiéramos que usted nos diese una explicación más detallada en la segunda parte de su intervención sobre los proyectos de alta velocidad del ministerio en los diferentes corredores, de la forma más detallada posible que pueda en una comparecencia de esta índole, y sobre la previsión de nuevas encomiendas al GIF a lo largo del próximo ejercicio 2003. Por ejemplo, si pretende la Secretaría de Estado o el ministerio encomendarle el tramo de alta velocidad Murcia-Almería al GIF en el ejercicio próximo. Quisiéramos también que nos indicara el estado actual, la situación

de la conexión de la alta velocidad al aeropuerto de El Prat, qué fórmulas se han terminado de barajar y el estado de la gestión con la Generalitat y con los propios ayuntamientos. Es decir, queremos que nos indique en el punto en el que se encuentra, si existe ya proyecto, definición clara y rotunda del tramo, características, etcétera.

Nos gustaría que nos indicase por qué razón, señor secretario de Estado —y lo reiteramos—, no se ha suscrito un convenio-programa entre la Administración general del Estado y RENFE e igualmente con FEVE. No nos vale la contestación de que se vienen produciendo prórrogas del convenio en vigor a lo largo de los últimos años. Indíquenos qué dificultades, porque los medios de comunicación se han hecho eco al respecto, se están encontrando para la cancelación de la deuda histórica de RENFE, que presta un servicio público que ha ido mejorando en el transcurso de los años, convirtiéndose, por ejemplo, las cercanías de las grandes ciudades españolas en unos medios de transportes de los que todos españoles nos sentimos muy orgullosos. Esto tiene un coste y obviamente existen contratos-programa. Me gustaría conocer la situación de FEVE y de RENFE en su conjunto desde esta perspectiva, porque se avecina el momento, me parece recordar que marzo era la fecha límite, de hacer la trasposición de las directivas comunitarias del año 1992 en lo que se refiere a la implementación de las políticas de liberalización del transporte, en principio de mercancías, por vía ferroviaria. Explíquenos también, porque no hacemos más que leer referencias de prensa por no tener un conjunto documental en el que apoyarnos con rigor, qué ocurre con los contratos, con las adjudicaciones para los elementos móviles de la alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa. Los riesgos laborales, aunque puede que no sea el motivo de esta comparecencia bien sabe que es un tema de preocupación porque se han producido una serie de accidentes con fallecimientos en empresas contratadas por aquellas a las que la Secretaría de Estado contrató. El tema laboral nos preocupa y, sin duda, nos preocupa globalmente en España la seguridad en el trabajo.

El segundo capítulo se refiere a la política de vivienda. Creo que es un tema que corresponde a la Secretaría de Estado, aunque el año pasado tuvimos con la Subsecretaría alguna disfuncionalidad en la Comisión porque no sabíamos a quién debíamos formular las preguntas. Por lo que se refiere a política de vivienda, me gustaría que aclarase si es rigurosamente cierto que a 30 de septiembre de este año el número de viviendas de protección oficial iniciadas no ha respondido en absoluto a las previsiones que recogían los convenios suscritos con las distintas comunidades. Queremos que nos diga cuál es la previsión de construcción de VPO en sus distintas modalidades que se van a iniciar antes del 31 de diciembre de este año y cuántas de estas viviendas van a ser destinadas a alquiler, en función de

lo que dice el vigente Plan nacional de la vivienda. En razón de los convenios firmados con las distintas comunidades autónomas y de las previsiones presupuestarias para el 2003, ¿cuántas viviendas de protección oficial en sus distintas modalidades, tanto en venta como en alquiler, se prevén iniciar a lo largo del ejercicio próximo? Asimismo le realizaremos una serie de preguntas que le daremos por escrito. La última pregunta sobre esta materia no me resisto a formularla, porque podemos estar equivocados en los datos. Creemos que la previsión de inversión anual disminuye en rehabilitación de viviendas en el año 2003. Se cifra en 721.720 euros cuando en el año 2002 se habían presupuestado 2.934.400 euros. Es decir, hay un descenso.

Señor secretario de Estado, le voy a hablar durante dos minutos de política portuaria. Esta mañana ha comparecido el presidente del Ente Público Puertos del Estado, al que se le formularon preguntas específicas y concretas. Como es obvio, usted no lleva la gestión directa de este tema porque no es su responsabilidad inmediata, aunque sí la responsabilidad superior. Por ello aquellas preguntas que no le formulamos al presidente del Ente Puertos del Estado se las vamos a formular a usted. En el presupuesto de 2003 nosotros observamos que casi se duplica la deuda a largo plazo del sistema portuario con las entidades de crédito. ¿Cuál es la razón de este importante incremento del endeudamiento del sistema portuario español? Porque es realmente un récord en la historia reciente de los puertos españoles, habida cuenta que también en estos años la participación de las subvenciones comunitarias en la financiación de las inversiones portuarias está alcanzando cifras prácticamente desconocidas, gracias a que los fondos estructurales y determinados fondos de cohesión se han podido ir canalizando, a pesar de las dificultades que ha habido en los foros comunitarios y en el propio Banco Europeo de Inversiones, a algunos puertos. El caso singular y solidario del que yo me siento muy satisfecho es el del Puerto de La Estaca, en la isla del Hierro. Existe una realidad: se ha duplicado la deuda a largo plazo.

También le formulo la siguiente pregunta: Señor secretario de Estado, ¿se incluyen en los presupuestos de 2003 inversiones portuarias financiadas con fondos FEDER que se vayan a reprogramar próximamente y que, en todo caso, no se invertirán en 2003 sino en 2004? ¿Se ha acudido a endeudamiento para financiar la anualidad de 2003 y las devengadas hasta esta fecha? ¿Quién cubrirá los gastos financieros correspondientes?

También le voy a indicar casos singulares de políticas que nos preocupan y que tienen su repercusión presupuestaria. Señor Blanco, el presidente de la Autoridad Portuaria de A Coruña —y eso ha aparecido en los medios de comunicación— ha defendido la conveniencia de poner a la venta terrenos portuarios, entre ellos recuerdo los muelles de San Diego y de Calvo Sotelo,

con el objeto de obtener fondos con los que financiar las obras del puerto exterior. Esta posición ha sido respaldada, por ejemplo, en declaraciones públicas por el presidente de la Xunta de Galicia, que las ha considerado como ideas imaginativas y razonables, como mecanismos para financiar inversiones portuarias. ¿Es posición política del Ministerio de Fomento la venta de suelo portuario para financiar obras públicas portuarias como mejor procedimiento, insisto, de avanzar en las infraestructuras portuarias, tal como plantea y va a llevar al consejo de administración el presidente de la Autoridad Portuaria de A Coruña?

Nos preocupa —y con esto culmino el tema aeroportuario porque nos llevaría a otras muchas reflexiones— el frente mediterráneo, es decir, el frente portuario mediterráneo integrado por una serie de puertos potentes que, comenzando por Barcelona, terminaría en Algeciras. Señor Blanco, sabemos que en el puerto de Barcelona se prevé una inversión —con la que estamos de acuerdo— de 345 millones de euros, subvencionada con fondos europeos en un 50 por ciento y, sin embargo, en este período de tiempo la inversión en el puerto de Valencia —que ha de crecer de forma importante por las posibilidades de desarrollo que tiene y por la capacidad que tienen ambos puertos de captar mercado en otros puertos del Mediterráneo, como los franceses o los italianos— crece de forma sensiblemente inferior y además sin subvenciones FEDER o de fondos de cohesión, como ocurre con el puerto de Barcelona. Le ruego que haga alguna aclaración al respecto.

Hemos hablado ya de carreteras, de los temas ferroviarios y de los puertos. Si es tan amable, dedicaré este último minuto a la política de inversión en la importante red de aeropuertos españoles. Yo lamento mucho que en la presente legislatura, por culpa de todos, sin duda alguna —mi grupo también es responsable de ese tema—, curiosamente el director general de AENA no haya comparecido ante esta Comisión. Es inconcebible. En la pasada legislatura, sin embargo, compareció en muchas ocasiones. Hay una inversión extraordinariamente importante, que es el Plan Barajas. Este plan, señor Blanco, debe ser objeto de un análisis específico y concreto en alguna comisión, pero creo que usted debería aprovechar hoy la oportunidad para clarificarnos situaciones que nos preocupan. No me voy a referir a los servicios caóticos de los últimos meses porque no es el tema de esta comparecencia. Estoy hablando de la infraestructura en el Plan Barajas. Aquí se están produciendo ciertas situaciones y me gustaría que usted desmontase por escrito, si es preciso, posibles afirmaciones incorrectas de este diputado. Se está llevando a cabo una inversión global que puede situarse entre los 400 y los 500 mil millones de pesetas —si quiere haga usted la traducción a euros— y la realidad es que la ejecución de ese nuevo edificio de la terminal, ese T-4, se adjudicó curiosamente sin estar terminado el proyecto. No lo entendemos. Creemos que se violenta la Ley de

contratos de las administraciones públicas. En lo que se refiere a esa superestructura, nos preocupa también la vertebración con el resto de la red aeroportuaria nacional. Por eso, señor Blanco, profundice usted en el Plan Barajas. Del Ente Público AENA vamos a fijarnos sólo en ese aspecto porque, como la siguiente comparecencia corresponde al director general del Ente Público AENA, ya entraremos en otros detalles específicos. Le rogamos la mayor cantidad de detalles en lo que se refiere a actuaciones, contrataciones, subcontrataciones, grado de ejecución del presupuesto, previsiones de finalización del mismo, etcétera.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Tiene la palabra el señor Rodríguez, del Grupo Parlamentario Mixto, en nombre del Bloque Nacionalista Galego, como solicitante de la comparecencia.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: En primer lugar, quiero darle la bienvenida a don Benigno Blanco.

Voy a plantearle algunas cuestiones de carácter general y otras de carácter un poco más particular. Las cuestiones generales están referidas a una cuestión que llama la atención en los Presupuestos Generales del Estado, que son las inversiones para Galicia. Para que nuestra intervención se pueda entender con todos los matices, empezaré por dar dos datos. En el año 2003 el conjunto de los ministerios va a invertir teóricamente —después diré por qué teóricamente— en Galicia 500 millones de euros. De esta cantidad, 210 millones corresponden al Ministerio de Fomento, siendo por lo tanto la mayor partida de inversión ministerial en Galicia. Si esto se acompaña después con lo que se denominan sociedades mercantiles, fundaciones estatales, entidades públicas empresariales y otros organismos públicos, el total de la inversión en el conjunto del Estado es de 10.446 millones de euros, de los cuales solamente corresponden a Galicia 241 millones. Creo que las cifras hablan por sí solas y son elocuentes.

Señor secretario de Estado, nos preocupa una cuestión que, por lo menos en el caso de Galicia, se repite con mucha frecuencia. De los 210 millones de euros que teóricamente se van a invertir, una cantidad no desdeñable corresponde a partidas que se vienen repitiendo año tras año, que no se invierten y que, por lo tanto, sirvieron para sustanciar la cantidad que teóricamente se iba a invertir el año pasado, el anterior, y ahora vuelven a servir para este año sin que se acaben de ejecutar. Para la red arterial de A Coruña figuran partidas que ya aparecieron el año pasado por un valor de 2.584.000 euros; para el nudo de Cornes, en Santiago de Compostela, la cifra es de 2.506.000 euros; para el convenio con el Ayuntamiento de Lugo la cantidad es de aproximadamente 4.200.000 euros; en el caso del Ayuntamiento de Ourense esta inversión asciende a alrededor de 2.400.000 euros; y para el acceso a Pontevedra la

cuantía es de 1.050.000 euros. Es decir, una de dos, o tendríamos que descontar estas cifras del presupuesto del año pasado —con lo que éste se reduciría— o si no aquí hay una trampa de carácter propagandístico que, reitero, se repite con excesiva frecuencia en el caso particular de Galicia. En todo caso, me gustaría preguntarle si estas cantidades, es decir, las referidas a la red arterial de A Coruña y su conexión con el puerto, al nudo de Cornes, en Santiago de Compostela, y al convenio con el Ayuntamiento de Lugo y con el de Ourense, se van a hacer efectivas en el ejercicio del año 2003, al igual que la cantidad destinada al acceso a Pontevedra.

También nos gustaría saber si la cifra que figura teóricamente para la conexión de la autovía del Cantábrico con la A-6 hace referencia a algo que tenga que ver con construcción y ejecución de obras o simplemente a algún tipo de actuación administrativa previa. Respecto del gran capítulo, el que presentan ustedes como el más propagandístico, el de las actuaciones ferroviarias, sin afán de hacer ningún tipo de comparación discriminatoria, sino para ilustrar un poco el por qué de nuestra queja continua sobre esta cuestión del ferrocarril, tengo que decir que ustedes nos dan unas cifras que son para el año 2003: por un lado, la cifra para actuar en la provincia de A Coruña, si no me equivoco, es de casi 86 millones de euros; por otro lado, la cifra para actuar en la provincia de Lugo es de 1.105.000 euros y de 24 millones para la provincia de Pontevedra. A esto le añaden unas cantidades mucho más reducidas en relación con lo que llaman ustedes líneas de alta velocidad. Estas cantidades las venden ustedes allí con una gran propaganda y nada tendríamos que objetar si no fuera porque se van a invertir en unos proyectos en el eje atlántico, donde al final se van a destinar 483 millones de euros. Esta cifra global comprende hasta el año 2006 y ustedes la venden como una gran cifra pero esto contrasta con el hecho de que sólo en este año van a invertir ustedes una cifra igual, por ejemplo, en el trayecto Córdoba-Málaga. Esto indica hasta qué extremo el problema del ferrocarril en Galicia es agudo, porque lo que ustedes invierten en un año en el tramo Córdoba-Málaga es lo que van a invertir desde el año 2000 hasta 2007, según la cifra más sustanciosa del convenio, en lo que ustedes llaman actuación ferroviaria en Galicia. El problema está en que esta actuación de 160 kilómetros se podía haber hecho en cuatro años y no prácticamente en diez, como va a ocurrir. Ese el motivo de nuestra crítica, que se observa cualitativamente una diferencia de trato abismal, y eso sin entrar en las cifras astronómicas que hay previstas para las líneas de alta velocidad que están en ejecución en el Estado español.

Me gustaría hacer una última pregunta sobre la cuestión del ferrocarril. ¿Por qué razón —nos acabamos de enterar— hay la cifra de 6 millones de euros para el trayecto Ourense-Santiago de Compostela, cuya gestión ustedes dan a GIF, en cuanto a la elaboración del pro-

yecto? ¿Por qué razón hacen ustedes esto? ¿Porque es la única parte de la infraestructura en Galicia que va a ser más parecida a los proyectos de alta velocidad en otras partes del Estado? ¿Por un problema puramente funcional o burocrático al no tener tanto trabajo en la Dirección General de Ferrocarriles? ¿Va a correr a cuenta de presupuestos que ustedes van a asignar al Gestor de Infraestructuras Ferroviarias?

Por último, señor presidente —aunque no pueda contestarnos hoy—, nos gustaría saber a qué proyectos concretos van destinadas las partidas dedicadas a acondicionamiento de las carreteras en las cuatro provincias gallegas y a qué obras concretas van destinadas las actuaciones de explotación, conservación y seguridad vial que figuran en los presupuestos territorializados.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): En nombre del Grupo Mixto, Chunta Aragonesista, tiene la palabra el señor Labordeta.

El señor **LABORDETA SUBÍAS**: Gracias por su comparecencia, señor secretario general del Ministerio de Fomento. Por una parte, voy a plantear algunos problemas y, por otra, le voy a formular preguntas que posiblemente no las pueda contestar ahora, pero le agradecería que las contestara por escrito más adelante.

En primer lugar, quiero manifestar nuestra queja porque en el momento que se han finalizado las actuaciones del AVE las cifras de inversión del ministerio en infraestructuras ferroviarias han caído de una manera total. Por ejemplo, observamos que el GIF este año no invierte ni un solo euro nuevo en proyectos de inversiones para el 2003 y se limita a realizar de 2 millones y medio de euros de años anteriores. Las cifras de inversiones de RENFE en proyectos nuevos no parecen muy boyantes, 14 millones de euros, sobre todo si las comparamos con las inversiones que están haciendo en otras regiones españolas. La línea de alta velocidad Zaragoza-Logroño no avanza conforme a lo deseable y para este año se destinan tan solo 3.345.000 euros, mientras que no se cumplen las previsiones contempladas anteriormente. Sí podemos congratularnos, y le felicitamos al ministerio, de las cantidades de inversión de velocidad alta Teruel-Zaragoza, pero nos da miedo que se quede como un fondo de saco si no se prolonga esta línea hasta Valencia, y eso sí que nos gustaría, porque creo que dos capitales como Zaragoza y Valencia, y en medio Teruel, deberían tener una comunicación que hasta ahora no tienen. ¿Nos confirma cuáles son ahora las previsiones de finalización de la conexión Zaragoza-Barcelona? Estamos todos muy asombrados por el problema del baile de fechas. Quisiéramos saber también cuándo se va a inaugurar el tramo —que está casi finalizado— Madrid-Zaragoza-Lleida.

Un tema que sigue siempre rondando en la cabeza de los aragoneses es la reapertura del Canfrac. Nos gustaría conocer de manera urgente las gestiones que está

realizando el ministerio para conseguir que se liciten durante este año las obras del tramo de actuación pendiente de la futura línea férrea Huesca-Canfrac. Además, en el ámbito ferroviario observamos que no hay ninguna partida presupuestaria en ningún aspecto para el proyecto de comunicación por el Pirineo central, que recientemente ha sufrido un paso atrás en la Unión Europea. Nuestra pregunta es: ¿Desestima el ministerio este paso? ¿Tiene previsto realizar alguna inversión al respecto en los próximos años?

El tema de la llegada del AVE a Zaragoza atrae más dudas, no sólo las estrictamente presupuestarias, que no podemos dejar de preguntar: ¿Cuál va a ser el número de paradas que van a tener estos trenes en Zaragoza y Calatayud, máxime cuando estamos a menos de dos meses para su anunciada puesta en funcionamiento? ¿Cuál va a ser el precio final para el usuario y, lo que es fundamental, cómo va a quedar el resto del ferrocarril convencional, amenazado hoy por hoy con cierre de estaciones como Alagón o de precarización de servicios como el de Zaragoza-Binefar? Por no mencionar también el descenso de puestos de trabajo de RENFE en Aragón desde la llegada del Gobierno del señor Aznar, con una pérdida de 214 trabajadores o que Zaragoza vuelva a quedar fuera de las inversiones para implantar un servicio ferroviario de cercanías en su entorno metropolitano y las previsiones del Gobierno para invertir en una línea de Metro como, por el contrario, sí ocurre en Sevilla.

En materia de carreteras observamos cómo a pesar de las demandas de las Cortes de Aragón, de los municipios afectados, no hay inversiones para el desdoblamiento de la Nacional 232 en su tramo Mallén-Figueruelas; tampoco lo hay para el desdoblamiento de la Nacional-II, Alfajarín-Fraga, ni para el desdoblamiento de El Burgo-Alcañiz, y apenas 5.000 euros para el desdoblamiento de Aroca-Calatayud. La conexión de la Nacional 232 con la A-68 en Casetas estaba previsto acabarla este año, según constaba en el programa plurianual de los Presupuestos Generales del Estado de 2002, y, sin embargo, ya existe una partida para 2004 de 1 millón y medio de euros, situación similar a la que ocurre con la obra de Vía Hispanidad, en Zaragoza, que repite 5 millones de euros de inversión en este año, puesto que las obras no han empezado a revisarse. No se contemplan las inversiones necesarias para concluir adecuadamente la duplicidad de la variante de El Burgo ni de Fuentes de Ebro, cuando en el presupuesto de 2002 se contemplaban para este año 3 millones de euros. Existe una cantidad ínfima para la autovía Lleida-Huesca, apenas 2 millones de euros, por lo que vemos que no existe interés real de llevar adelante este proyecto, como tampoco hay gran presupuesto para la carretera Castellón-Rafales, porque significa fundamentalmente abrir un paso de las tierras turolenses hacia el mar. La variante de Calatayud, que tiene también prevista su finalización en 2003, sufre un retraso hasta

2004 y repite la inversión. No se va a cumplir la promesa del señor Aznar de inaugurar la autovía Zaragoza-Teruel para 2004 porque las obras van muy lentas. Hablando de plazos de apertura, nos gustaría saber cuándo se va a abrir al tráfico el túnel de Somport, totalmente terminado, cuya inauguración creemos que se ha aplazado varias veces. Asimismo nos gustaría saber cuándo se tomarán medidas para paliar el impacto que supondrá el paso de camiones pesados por el Pirineo.

Nos interesa mucho el problema de las infraestructuras centradas en Zaragoza ciudad, que de un modo u otro han sido asumidas por el ministerio, y querríamos conocer cuáles son sus previsiones para que puedan comenzar a incluirse en los presupuestos las siguientes obras: La conexión en el denominado tercer cinturón entre la autopista A-2 y la zona de Cogullada, que estaba incluida en las previsiones iniciales pero que finalmente no se ha realizado; el trazado Este del denominado cuarto cinturón en Zaragoza, en sus dos tramos, entre la carretera de Castellón, la autopista A-2 y entre esta autopista y la autovía de Huesca. Querríamos conocer su estado administrativo actual para ver cuándo es posible que se puedan incluir en las previsiones presupuestarias. Nos gustaría también tener información sobre cómo piensa salvarse el problema que supone que se esté construyendo la alta velocidad ferroviaria Zaragoza-Huesca sin que la infraestructura prevista para conectar el núcleo de San Juan de Mozarrifar esté ejecutada. Además queremos saber cuál es el estado de la actuación para la conexión con este barrio rural de Zaragoza. Nos gustaría que nos indicara en qué fase de proyecto se encuentra la denominada pata sur del cuarto cinturón que conecta este cinturón con la zona industrial y urbana de la Cartuja y la salida de Castellón. Finalmente, en cuanto a infraestructuras y carreteras en Zaragoza ciudad, nos gustaría conocer cuáles son las previsiones del Ministerio de Fomento en el ámbito de su competencia en lo que se refiere al impulso de la plataforma logística del aeropuerto de Zaragoza, más conocido como Plaza, proyecto que es de vital importancia para el desarrollo comercial del valle del Ebro. Esta actuación requiere el apoyo máximo de todas las instituciones públicas y privadas. En este ámbito querríamos conocer cómo se encuentra el necesario proyecto de conexiones de carreteras Nacional-II y ferroviarias en esta plataforma para permitir unos enlaces de comunicación rápidos y eficaces que aumenten la sinergia de la mayor operación en el desarrollo logístico realizado en Aragón y en el conjunto del noreste peninsular.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): En nombre del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Creía que intervendría ahora el Grupo Popular porque también había solicitado

la comparecencia, pero me parece lógico cómo lo hacemos. Me voy a cambiar el chip de escuchar cuestiones negativas, señor secretario de Estado, aunque hoy yo también tengo que decir algunas cosas negativas. Yo tenía que estar ahora en otro acto, como la señora Urán, pero ya dije que para mí la prioridad estaba en la Comisión de Presupuestos, si es que se producía su comparecencia y posteriormente la del presidente y director general de AENA, comparecencias para mí prioritarias al acto que también me hubiese gustado asistir.

Señor secretario de Estado, hay dos o tres cosas que me preocupan. Si sólo fuese eso... **(Risas.)**

Hay unas partidas en el presupuesto de 2002, originadas por enmiendas de poco importe, me refiero a rotondas y travesías, que están situadas dentro del concepto de altas, desglosado del global de conservación. Recordará que así lo acordamos en aquel momento cuando solicitábamos que se consideraran unas enmiendas, en concreto creo que fueron seis. Hay que decir que por la forma en que actualmente están ordenados los presupuestos —en abril ya se dan las cantidades, después ustedes presentan el presupuesto, pero no podemos entrar en dónde se producen las bajas o dónde se producen las altas— el trámite presupuestario de esta época del año tiene poco futuro si no se pone mucha imaginación a la hora de situar las enmiendas, si es que se quiere que las enmiendas tengan un final positivo. Ahora, es más fácil hacer enmiendas que se sabe que no van a prosperar porque su aplicación en baja puede hacerse de manera más libre.

Teníamos unas enmiendas que fueron aprobadas, por lo que hay unas consignaciones en el presupuesto para unas obras, para unos proyectos que no se han realizado, y curiosamente varias de ellas figuran como nuevas para el año 2003. Quisiera saber qué trámite administrativo debe llevar el importe de este concepto que, dentro de la partida global de conservación, quedaba fijado para dedicarlo a esta obra, a este proyecto. Al no haberse realizado, ¿cómo se anula o cómo se conceptúa la aplicación del nuevo destino? Porque estoy totalmente seguro de que los euros se van a gastar. Estas consignaciones de conservación son muy importantes, aunque quizá no hemos llegado nunca al fondo para ver cómo se distribuyen, para ver quién elige las obras de conservación que se van a realizar.

En una variante de mi ciudad, en la carretera que va desde Tarragona hacia Aragón, hacia Alcañiz, y que inauguró el señor ministro hace unos años (es un proyecto antiguo, de la época del señor Borrell, pero realizado con gobiernos del Partido Popular), en uno de los kilómetros de la zona inaugurada hay un bache tremendo y llevamos seis o siete meses con seis señales, siendo una zona de mucho tráfico. Pienso en la partida para esa rotonda que queríamos hacer allí y que no se hace, que ni para este bache sirve ¿Quién decide cómo se llevan las conservaciones? Quizá tengamos que preguntar sobre esto.

Las enmiendas que se aprobaron el año pasado figuran como conceptos de este año. Hace pocos días estuvo usted en Lleida en la colocación de la primera piedra de una obra a la entrada de Lleida desde la Nacional-II antigua, que ha estado en lista de inversiones del presupuesto de fomento durante tres o cuatro años. No se había empezado, pero ahora sí. Esto me preocupa. Me preocupa que aprobemos algunas cosas y después no vayan hacia delante. Una de ellas era una rotonda. Me dirán que no estaba el proyecto preparado, pero casi en cualquier estantería de una delegación hay una rotonda. Hay otro caso parecido, aunque me preocupa más. En la Ley de presupuestos de 2002 figuraba aprobada la partida presupuestaria para la travesía de Tárrega, por un importe, creo recordar, de 500 millones de pesetas, y además tenía que participar el ayuntamiento. Tiene historia, porque cuando se construyó la nueva autovía de Lleida a Barcelona en años anteriores, existía el acuerdo por el que el Ministerio de Fomento se hacía cargo de la parte principal de la obra, de arreglar toda la travesía, que son seis o siete kilómetros, y se pidieron proyectos y se hicieron los proyectos. He visto documentos que han pasado por los registros de ayuntamientos y del ministerio. Se decía que hacía falta el proyecto, y cuando está el proyecto aprobado se dice: ahora falta la consignación económica, y la consignación económica está aprobada en la Ley de presupuestos del año 2002. Y cuando este año 2002 preguntamos cómo está la obra, nos dicen: ahora hay una normativa nueva, un decreto que dice que tiene que firmarse un convenio y los 500 millones de pesetas se quedan en 180. Eso me parece inaceptable, incorrecto. El Ayuntamiento de Tárrega está gobernado por nuestro grupo, con apoyo del Partido Popular. No sé como va a resolver la cuestión el concejal del Partido Popular o el diputado por Lleida del Partido Popular que hace su campaña diciendo que todo lo resuelve. Lo que ocurre ya es que la gente intuye que en un principio se crean problemas para poder arreglarlos después. Si el asunto es que se crea este problema, se arregla y llegan los 500 millones que corresponden y están aprobados en el presupuesto, de acuerdo porque todo el mundo ya sabe cómo se actúa, pero lo que no puede ser es que ahora nos digan respecto a la travesía de Tárrega que hay que hacer un convenio. Y para este convenio habrá que revisar el proyecto, porque tenía participación del ayuntamiento. Eso es incorrecto y además se pierde la credibilidad en la actuación del ministerio.

He hecho una pregunta por escrito para ver en qué situación están estos proyectos del presupuesto de 2002, que ya sé que no funcionan, y después tendré que preguntar en qué fechas y qué trámite administrativo se ha seguido para quitar esas partidas consignadas para unas obras en concreto y ponerlas en el montón general de conservación de carreteras. Algo debe haber pasado, porque si no, quien administra directamente la conservación de carreteras, hace lo que quiere, las

obras que le parecen bien, dejando baches en carreteras inauguradas hace dos años. Eso me preocupa.

Voy a hablar de cosas que ya no son tan inquietantes ni tan negativas. Me preocupa, señor secretario de Estado, la conservación de carreteras. Me parece que el señor Labordeta ha hablado sobre el tema, que es muy importante. En las intervenciones de ayer alguien dijo: Hay que buscar que los peajes sean cortos porque así la autopista revertirá enseguida como bien público. No creo que una autopista de peaje llegue a perder el peaje en su vida porque, cuando se acabe y pase a la Administración, continuará habiendo al menos un peaje para su conservación. No pido que haya peaje en todas las autovías, pero alguien en algún momento tiene que pagar toda la conservación, porque se están haciendo muchas carreteras, se están haciendo muchas autovías y el presupuesto de conservación se va quedando bajo. He citado al señor Labordeta, pero ha sido la señora Urán la que se ha referido a las autovías hacia la zona de Valencia. Vaya usted a Zaragoza y verá cómo está de parches la autovía en las zonas del Jalón y Calatayud. Hay que poner una buena capa de firme nuevo y eso cuesta dinero. Por lo tanto, tendremos que analizar cómo se hace la conservación y ayudar para que pueda realizarse.

Señor secretario de Estado ¿sabe algo de la resolución del ferrocarril de mercancías en ancho europeo desde el puerto de Tarragona, que figura en algunos gráficos, hacia Barcelona, y la frontera? Porque se dice que se sale desde el puerto de Tarragona con ancho europeo para mercancías. ¿Esas mercancías van a empalmar en Perafort para coger la línea de alta velocidad? Me parece demencial porque la conservación que necesita la alta velocidad es que la vía no reciba impactos de trenes con cargas irregulares. No sé qué solución habrá. Se habla de la vía de ancho europeo del puerto de Tarragona, y que después habrá una vía más hasta empalmar con Martorell y Barcelona hacia la frontera. No lo sé, pero se habla mucho y a lo mejor no se ha decidido nada.

En los presupuestos de ferrocarriles se habla del corredor del Mediterráneo. Dentro de esta partida global, quisiera saber cómo está el enlace de la línea del corredor del Mediterráneo, en concreto desde Vilaseca hasta Perafort, atravesando el aeropuerto de Reus. Usted sabe que en esta cuestión tengo mis ideas, completamente distintas a las del Ministerio, pero ustedes son el Ministerio y yo soy un simple diputado. Conozco mucho el tema y estoy convencido de que tengo razón, pero eso no quiere decir nada. ¿Cómo está el tema?

Hoy he tenido que contestar a diversos medios de comunicación respecto a lo que está sucediendo en el aeropuerto de El Prat, diciendo que esta vez no es problema del aeropuerto. El problema está en centro de control aéreo de Gavá y en los doscientos y pico litros por metro cuadrado que han caído en poco tiempo que

han provocado una inundación, que ha dejado inoperante el centro. Da la casualidad, positiva para ustedes, que al día siguiente de presentar los presupuestos en las Cortes, facilitaron también el informe El Gobierno Informa, en el que figura que hay muchas partidas para el aeropuerto de El Prat, entre ellas una que dice: Para el nuevo centro de control aéreo en Gavá, Barcelona. Este edificio, que hasta ahora había funcionado perfectamente y que se ha inundado por el exceso de lluvia caída estos días en la zona de Castelldefels y Gavá, ha quedado inoperante no sé por cuantos días. Veremos si el presidente de Aena me cuenta cómo va. Nos gustaría presentar una enmienda al presupuesto para darle a Aena dinero para información, produciendo baja en otra partida. El aeropuerto de Barcelona tiene un problema estos días que no lo causa el aeropuerto en sí, pero nadie da información a la gente.

Para finalizar, voy a hablar de Aena. Si no hubiese reinversión o, diciéndolo de otra manera, si se privatizase Aena —no estoy pensando en transferencias de gestión, señor secretario de Estado— pasaría a ser patrimonio del Estado. Por eso, le pediría que explicasen muy bien lo que es el grupo Fomento y las inversiones de las empresas del grupo Fomento. Porque los grupos que tenemos buena relación con el Gobierno —en la legislatura anterior, con un acuerdo concreto con el Grupo Parlamentario Popular, y en éste momento también buena— estamos recibiendo noticias en la Comunidad Autónoma Catalana de que el Ministerio de Fomento no está invirtiendo en Cataluña, y eso no es verdad. Estamos de acuerdo con ustedes que dicen que son muchas las inversiones. Ya hemos empezado a trabajar para que cuando acabe el GIF, tengamos el mismo nivel de inversiones. Habría que explicar claramente que las inversiones de las empresas del grupo Fomento son del Ministerio de Fomento, si no, parece que ustedes en Cataluña no tienen nivel de inversiones, y eso es totalmente falso.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): En nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor López Amor.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: A estas alturas de la tarde, voy a intentar ser lo más breve posible, pero no puedo por menos de dejar de comentar alguna ocurrencia que se me estaba pasando por la cabeza en el momento en que oía a mis compañeros. Tal ocurrencia me viene a la cabeza porque le preguntaba a mi compañero, sentado a mi izquierda: ¿No tendrás alguna cosa que preguntar de Zamora? ¿Por qué pregunto eso? Porque el diputado que me acompaña representa, muy ilustremente, a la circunscripción de Zamora, aunque represente a toda España, y veía que los intervinientes anteriores preguntaban con interés demasiado localista. Estamos perdiendo un poco la perspectiva final de lo que debe ser una comparecencia como la que hoy nos

trae de presupuestos, para mejor proveer, que diría un juez, y para mejor conocimiento de todas SS.SS. Hay que ver las grandes pinceladas de estos presupuestos en la sección de Fomento, como alguno ha apuntado aquí, del grupo de Fomento. ¿Por qué? Porque en un presupuesto que mantiene a rajatabla el principio de equilibrio presupuestario, donde las cifras y los indicadores macroeconómicos prevén un crecimiento para el año que viene en términos de inflación de alrededor del 2,5 ó 2 por ciento, que el presupuesto de todo el grupo de Fomento crezca en el capítulo 6, de inversión, de formación de capital público, el 16 por ciento, a este modestísimo representante del Grupo Parlamentario Popular no se le ocurre otra cosa que felicitar al ministro y a todo su equipo que ha conseguido que el capítulo 6 crezca un 16 por ciento en la sección 17, Ministerio de Fomento.

Es un dato del que debemos felicitarnos todos porque, al final, estos capítulos de inversión son los que van a formar y vertebrar —como se dice ahora— todo nuestro país. Por tanto, me quiero escapar de ese reduccionismo dialéctico que consiste en preguntar por Canarias o por Lugo y quiero referirme —como diputado que soy en el Parlamento nacional, respondiendo no a una circunscripción, sino al conjunto de la ciudadanía— al crecimiento del presupuesto de Fomento en un 16 por ciento y a si responde este presupuesto a las necesidades actuales que tiene el país y si incardina con coherencia con el Plan de infraestructuras 2000-2007 previsto y a la intervención inaugural del señor Ministro Álvarez Cascos el 15 de junio de 2000.

Todas estas preguntas que hago públicamente tienen una contestación muy sencilla. Es un crecimiento quizá desconocido en cuanto al capítulo de inversiones en nuestro país, un 16 por ciento; creo que es de una coherencia cuasi matemática en cuanto al cumplimiento de los objetivos de ese Plan Director de Infraestructuras; estamos viendo cómo se lleva a cabo y además hay que felicitar de que el ministro de Fomento, su equipo y el conjunto del Gobierno presidido por José María Aznar sean capaces de darse cuenta de que en este momento se necesita hacer un esfuerzo en esta sección concreta del grupo de Fomento mientras que en otras —y en todo caso también en la de Fomento en los gastos corrientes— se hace una reducción y un esfuerzo extraordinario.

Señor secretario de Estado, quiero que usted haga llegar la felicitación de nuestro grupo al señor ministro y al Gobierno entero por este presupuesto que demuestra la doble cara que debe tener un presupuesto, que es el esfuerzo de contención y reducción del gasto en aquello que no está tan justificado, gasto corriente, gasto consultivo, de autoconsumo, que supone un esfuerzo importante para las generaciones futuras y sobre todo para que España, como país entero, tenga la posibilidad de estar en el puesto que debe ocupar el día de mañana, para lo que son necesarias, evidentemente,

las infraestructuras. Dentro de ese 16 por ciento, no todas las inversiones o no todos los campos de transporte llevan el mismo porcentaje de incremento de inversión y es evidente que el plan estrella —sus señorías lo saben incluso mejor que yo— que el ferrocarril es una parte importantísima del mismo y, por tanto, tiene un crecimiento mayor que otras inversiones como el transporte por carretera o el transporte aéreo. Eso responde una vez más, como he dicho antes, a una coherencia aplastante. No me queda más que felicitar de nuevo al ministerio en la persona del señor secretario de Estado compareciente hoy aquí, para que la haga llegar a quien corresponda y decir que esto es lo que se debe hacer con una política fiscal adecuada que es la que está llevando a cabo este Gobierno.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Quiero comentar rápidamente que, exceptuando al portavoz del Grupo Parlamentario Popular —tiene su lógica, como ustedes conocen muy bien—, el resto de los portavoces han intervenido en tiempo extenso, en cantidad, calidad y densidad suficientes como para anunciarles ya que no va a haber una segunda intervención. Quiero que esto quede claro porque si no haremos interminable la sesión. Llevamos un retraso acumulado de media hora sobre el horario previsto y todavía queda la supongo larga y extensa intervención, como no podía ser de otra manera, del secretario de Infraestructuras. En todo caso quiero decirle al señor Blanco que ya es un veterano no sólo del Gobierno sino en esta Comisión que conteste usted a lo que crea oportuno, utilice el tiempo que crea necesario, pero también que sepa que multitud de cosas no será necesario que las conteste ahora, sino que lo puede hacer por escrito más tarde.

Tiene usted la palabra, señor Blanco.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Intentaré responder a las cuestiones que se me han planteado en la medida que mis capacidades e información me lo permitan y, a la vez, intentaré no extenderme excesivamente yendo a la concreción de las preguntas que se me han hecho, aunque debo advertir que algunas nos las he entendido, sin más. Intentaré responder a lo que creo que se puede querer decir y, si no acierto con lo que era la intención del diputado interpellante, que se me aclare después e intentaré dar la información por escrito.

La señora Urán ya me había advertido antes de empezar la reunión que no podría quedarse al desarrollo de la misma, pero creo que mi obligación es contestar a las preguntas que ha planteado. Ha iniciado su intervención con una serie de consideraciones en materia de vivienda que han puesto el acento en una presunta pérdida de inversión real en la vivienda —un 56 por ciento, según los datos de la señora diputada—, con la afirmación de que disminuyen las subvenciones a las

comunidades autónomas y la petición a este secretario de Estado de que no intente justificar estas presuntas caídas de la inversión y de las subvenciones con apelaciones a la responsabilidad de las comunidades autónomas pues, según ella —es expresión textual— si no ponemos dinero desde el Estado encima de la mesa las comunidades autónomas no pueden hacer nada.

Sobre este tema quiero decir que la señora Urán ha hecho una interpretación incorrecta de los presupuestos. Efectivamente, la inversión real de la Dirección General de la Vivienda cae, pero cae por una razón técnica fácil de entender. La Dirección General de la Vivienda ya prácticamente no realiza, porque no puede realizarla, inversión directa en ejecución de viviendas, y eso es así porque las últimas que hacía, una vez realizadas todas las transferencias de política de vivienda a todas las comunidades autónomas, eran en Ceuta y Melilla, que una vez asumidas las competencias en materia de vivienda hace que sean titulares de esas competencias y por tanto de la política de inversión real en la materia las propias ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, desapareciendo en consecuencia la inversión real de vivienda. Esto no quiere decir que desaparezca o disminuya la aportación pública del Ministerio de Fomento para hacer esas viviendas también en Ceuta y Melilla. Se mantiene el nivel de inversión de años anteriores, también en Ceuta y Melilla, lo que pasa es que en vez de figurar en el capítulo 6 de inversión real, al haber asumido las competencias las ciudades autónomas, figura en el capítulo 7 de transferencias. Les damos el dinero que antes invertíamos directamente en viviendas en las dos ciudades autónomas a las comunidades autónomas para que ellos lo inviertan puesto que han asumido estas competencias. Por tanto, no hay ninguna pérdida ni disminución sino un cambio, por respeto a la autonomía de las dos ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, en la forma de hacer el gasto en vivienda del Ministerio de Fomento. Por tanto, esa crítica no corresponde a la realidad.

En cuanto a que disminuyen las subvenciones a las comunidades autónomas, es verdad, pero pasa lo mismo, disminuyen porque una parte del gasto, que hasta ahora se hacía a través de subvenciones, ahora se hace a través de la ayuda a la entrada, que además ha sido universalmente elogiada. Una parte del gasto que antes era una transferencia a las comunidades autónomas para subvencionar, ahora se lo damos directamente a los adquirentes de la vivienda a través de la figura de la ayuda a la entrada. Por tanto, aunque cambian los sistemas de gast, las técnicas presupuestarias de consignación del mismo, no es verdad que disminuya el importe total previsto por ninguno de estos conceptos para política de viviendas en los presupuestos para el año 2003 respecto a los presupuestos del año 2002. Se mantiene y se incrementa un poco la aportación presupuestaria del Ministerio de Fomento para la política de vivienda en todos los conceptos aunque, reitero, por

cambios ajenos al ministerio, como es la asunción de las competencias en materia de viviendas a las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, o por la creación de una nueva figura, que además ha sido universalmente bien recibida, como la ayuda a la entrada, cambien los sistemas de gasto. Por tanto, no hay reducción ninguna en la política de vivienda.

En cuanto a las comunidades autónomas, hay que decir que el plan de viviendas es un plan en el cual el Estado consigna, por una decisión política, una cantidad de dinero para ponerlo al servicio de la política de vivienda, pero las que gestionan el plan de viviendas son las comunidades autónomas. Por eso sí creo que es legítimo que hablemos de las comunidades autónomas cuando hablamos de la ejecución del plan de viviendas porque ellas ejecutan el citado plan, junto con el resto de operadores que actúan en este mercado, como son los promotores y constructores.

El Ministerio de Fomento puede decir que jamás ha habido una sola petición de dinero en los últimos años para una ayuda por cualquier mecanismo (subvención, transferencia, ayuda a la entrada) hecha al Ministerio de Fomento que por falta de dinero presupuestario del ministerio no se haya podido atender. Hemos atendido siempre sistemáticamente el cien por cien, y seguiremos haciéndolo el año que viene, de todas las peticiones de ayuda por cualquiera de las modalidades de apoyo a la vivienda y a la adquisición de viviendas de protección que se nos han formulado. Por tanto, cualquier crítica de insuficiencia de consignación presupuestaria para la política de vivienda no es cierta; sin más, no se corresponde con la realidad.

En cuanto al ferrocarril, manifiesta la señora Urán que abandonamos las cercanías, la red convencional, que sólo actuamos en pasos a nivel y accesos a puertos —pone el ejemplo de Valencia— y me pregunta por último a qué tramo corresponde la primera traviesa del AVE que se ha puesto recientemente. No se abandona ni las cercanías ni la red convencional, se mantiene la inversión tradicional en las cercanías y en la red convencional. Además es sociológicamente manifiesto la mejora y la calidad universalmente envidiada del sistema de cercanías español. El sistema de cercanías que gestiona RENFE tiene una gran calidad, con material muy moderno, con una altísima fiabilidad, con una capacidad de transporte impresionante en las grandes ciudades, que es modelo en todos los países que tienen sistemas ferroviarios de cercanías, y la inversión se mantiene al igual que en la red convencional. Lo que pasa es que la señora Urán hace una lectura de los presupuestos basada en un solo tomo, que contiene una información parcial, pues los presupuestos son un conjunto, comprendo que complicado, de documentación, que exige un análisis sistemático, con un conocimiento de la técnica presupuestaria para complementar la información que aparece en unos sitios con la que aparece en otros.

La señora Urán se ha fijado sólo en el tomo de las memorias de objetivos, que es el número 7, donde aparecen los objetivos de los programas presupuestarios de inversión directa de los ministerios. En concreto, en el caso del grupo Fomento aparece —les recuerdo el dato que les di al principio— el 25 por ciento de la inversión de dicho grupo, ya que un 74 por ciento y un 0,3 por ciento se hacen respectivamente a través de las empresas públicas, sociedades y organismos autónomos. Por tanto, si alguien coge sólo los objetivos de las direcciones generales, evidentemente le parecerá que hay reducciones en muchas cosas, pero estará mirando sólo una parte de la realidad inversora del grupo Fomento. Para evitar ese efecto, hemos incluido —queremos ayudar a que se haga una lectura inteligente de los presupuestos— en las memorias de objetivos esta referencia, para que el diputado o cualquier persona interesada, cuando se lea la memoria de objetivos, tenga literariamente, aunque sólo se cuantifique lo que invierten directamente las direcciones generales, la referencia al resto de inversiones en la materia que aparecen en otros tomos de la documentación presupuestaria por no realizarse directamente por las direcciones generales. En concreto, en el programa ferroviario, la señora Urán puede encontrar, y es un esfuerzo a más de lo que exige la ley, la explicación del resto de los programas que no tramita, y que no se cuantifican en consecuencia en esta memoria de objetivos, la Dirección General de Ferrocarriles, para que no tenga problemas de localización de los mismos. Aquí se describen con detalle todas las actuaciones en materia de alta velocidad que realiza el GIF, las actuaciones de RENFE y las de FEVE, pero, evidentemente, remitiéndose a los tomos correspondientes a las empresas públicas, que es donde constan las inversiones de dichas empresas y las sociedades mercantiles adscritas al grupo Fomento. Si la señora Urán hubiese mirado esta memoria de objetivos con detalle, habría visto que en las páginas 142 y 143 del programa 513.A, de ferrocarriles, tiene el detalle completo, aunque no lo haga la Dirección General de Ferrocarriles, y no está en los objetivos en consecuencia, de las actuaciones de cercanías en 12 núcleos: Barcelona, Madrid, Sevilla, Cádiz, Bilbao, Santander, Asturias, Málaga, Alicante, Murcia, Valencia y San Sebastián.

En cuanto a la actuación en la red convencional, que también le parece que disminuye, es porque dicha actuación no la hace normalmente, salvo casos muy residuales, la Dirección General de Ferrocarriles, que es, reitero, a la que refiere la cuantificación de objetivos de estas memorias de objetivos, sino el administrador de la red, que es RENFE o, en el caso de la red métrica, FEVE. En consecuencia, rechazo también, por una lectura incorrecta, que haya una disminución de la inversión en cercanías y en la red convencional. En todo caso, aunque la señora Urán diga que actuamos sólo en pasos a nivel y en accesos a puertos, estos son dos conceptos de actuación muy importantes. La políti-

ca de supresión de pasos a nivel o de señalización de los mismos que estamos siguiendo me parece que es una inversión que merece no un retórico desprecio como poco importante, sino un elogio, puesto tiene mucho que ver con la seguridad de los ciudadanos. Y en cuanto a los accesos a los puertos, la conexión de los puertos con la red ferroviaria, creo que es una política de apuesta por la intermodalidad en el transporte de gran futuro y de gran relevancia para los tráficos mercantiles en el futuro, que tampoco merece ninguna consideración marginal.

Respecto a la pregunta concreta de a qué tramo corresponde la primera travesía, que dice que no lo encuentra, tengo que manifestar que corresponde a una obra encomendada al GIF. En la propia literatura de la memoria de objetivos que ella maneja, podrá ver que está encomendado al GIF el corredor de alta velocidad de Levante, Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia —como no está la señora Urán y lo verá en «Diario de Sesiones», le comunico, para que lo encuentre, que está en la página 145—, en donde se encuentra incluido el tramo en el que se puso la primera travesía hace unos días en territorio valenciano.

La señora Urán ha concluido su intervención refiriéndose a las carreteras y ha hablado de déficit en construcción de nuevas carreteras convencionales y de baja en las actuaciones en medio urbano. Evidentemente, la construcción de nuevas carreteras convencionales en España tiene una función residual, como es lógico. Las nuevas carreteras que se construyen son vías de gran capacidad: autovías o autopistas. Básicamente, la creación de nuevas infraestructuras de carretera convencional se hace en el programa de variantes de población, es decir, se saca del entramado urbano las antiguas carreteras nacionales que pasaban por las ciudades que han crecido alrededor de las carreteras para hacer variantes en mejora de la propia ciudad o de la seguridad. La actuación en materia de carreteras convencionales cada vez está más abocada a la conservación y mantenimiento de las mismas, y no a la creación de nuevas redes, porque reitero que las nuevas redes se hacen ya con carácter general con la característica de vía de gran capacidad, sea autovía o autopista. Es una constatación cierta, pero no tiene nada de criticable, sino que es una manifestación de la modernidad de la red viaria de este país, en que nos podemos permitir hacer las nuevas redes con el carácter de vía de gran capacidad.

En cuanto a que disminuyen las actuaciones en el medio urbano, es cierto, pero es porque la competencia de actuaciones en dicho medio ya no corresponde al Ministerio de Fomento. El Ministerio de Fomento es responsable de la red de carreteras de interés general del Estado y no de resolver los problemas de tráfico que puedan surgir o existir en el entramado urbano de las ciudades, que corresponde a los propios ayunta-

mientos, a las comunidades autónomas o a las diputaciones provinciales, según las características de la red. Como es lógico, estamos concentrando las inversiones del Ministerio de Fomento en materia de carreteras, como en cualquier otra materia, en las que son de nuestra competencia. Todos debemos asumir ya con normalidad la madurez de nuestro sistema administrativo para que cada administración, la central, la autonómica, la provincial o local se encargue de aquellas infraestructuras que son de su competencia, sin apelar permanentemente a que sea otra administración la que resuelva los déficit de inversión de alguno de los niveles administrativos conforme a los cuales está organizado en nuestra Constitución el sistema administrativo español.

Me dice que no encuentra en la información del presupuesto del Ministerio de Fomento qué consignación hay para abonar los seguros de cambio de moneda extranjera en autopistas. No me extraña que no lo encuentre, porque es un gasto que nunca ha estado en el Ministerio de Fomento, sino que está en los presupuestos del Ministerio de Economía. De todos modos, tengo el dato, sólo por curiosidad, puesto que —reitero— no es un gasto que esté presupuestado en Fomento, y la cantidad consignada por el Ministerio de Economía en los presupuestos para el 2003 por este concepto son 429,4 millones de euros.

También critica la política de refuerzos de firme. Evidentemente, la mejora de nuestras carreteras es una obligación permanente en la que nunca podemos darnos por satisfechos porque las carreteras se usan todos los días y a todas las horas y, en consecuencia, tienen un desgaste permanente y, por tanto, hay que estar continuamente actuando en su mejora. Las decisiones sobre cuándo actuar con refuerzos de firme en las carreteras se toman sobre la base de un análisis sistemático que se realiza de toda la red de carreteras de interés general del Estado que, con una serie de parámetros técnicos, da unos índices de deterioro de la carretera y, conforme a esos índices, se va decidiendo la programación de inversión en las mismas. Siempre las críticas de este carácter relativo, que tienen un fundamento de verdad en el sentido de que siempre hay que estar mejorando las carreteras, pueden parecer coherentes, pero también hay otra coherencia que es que las inversiones en mantenimiento y en concreto en refuerzo de firme —reitero— se hacen conforme a unos análisis basados en unos parámetros técnicos muy objetivables del proceso de degradación y, en consecuencia, de la necesidad de las reparaciones. Creo que con esto he contestado a los temas que me planteó la señora Urán.

Paso a la intervención del señor Segura. Respecto a la primera pregunta que me plantea, le diré que no estoy muy seguro de haberle entendido. He creído entender que ha hecho referencia a qué ha pasado con aquellas cantidades presupuestadas en el año 2002 que no se han pagado y cómo afecta eso al año 2003. No sé

si era exactamente eso. Puedo decir que el grado de ejecución del presupuesto del Ministerio de Fomento en el año 2001 ha sido un récord histórico en toda la historia de los ministerios de Obras Públicas y de Fomento en España. Estamos batiendo —y es para sentirse satisfecho de ello— todos los índices de ejecución. Evidentemente, la ejecución nunca es al cien por cien, porque es materialmente imposible. En todo caso el presupuesto se rige por el principio de anualidad y lo que no se gasta un año ni carga ni se detrae del año siguiente. Cada año se cierra a 31 de diciembre, a las 12 horas, con los documentos contables que han llegado a la fase de ADOK, por decirlo en términos más o menos técnicos, que son los que permiten generar una obligación de pago, aunque muchos pagos de los documentos que se contabilizan a finales de un ejercicio se realizan durante el ejercicio siguiente, porque la gestión presupuestaria de un ministerio llega hasta la consignación contable de esa fase de ADOK, que genera la obligación de crédito frente al que tiene que cobrar. Luego, los pagos no los hace el ministerio gastador en este caso el Ministerio de Fomento, los hace el Tesoro y el Tesoro tiene su ritmo de pagos, que va razonablemente bien, pero que no está sujeto al principio de anualidad presupuestaria. El reconocimiento de la obligación sí se rige por el principio de anualidad presupuestaria, pero el de pago no. Por tanto, lo que se reconoce como obligación en el ejercicio puede ser pagado, los que reconozcamos —por exagerar un poco— el 31 de diciembre a las 12 menos 10, evidentemente, se pagan al año siguiente por el Tesoro, como es obvio. En todo caso, no grava —si esa era la pregunta— de ninguna manera un ejercicio al siguiente con lo ejecutado o no ejecutado.

Luego me pregunta —tampoco entiendo muy bien cuál es el contenido de la pregunta— cuántos proyectos de los que figuraban en el anexo de inversiones del año 2001 se licitaron o no se licitaron. **(El señor Segura Clavell: Se lo entregué por escrito.)** Lo sé, pero me baso en mis notas. Le agradezco que me lo haya entregado, pero yo sigo mis notas. **(El señor Segura Clavell: Lo digo a efectos de la clarificación.)** Sí, pero yo sigo con mis notas, si no le importa que siga mi propia sistemática, entre otras cosas porque en su listado hay muchas más preguntas que no me ha hecho, y estoy seguro de que me haría un lío si paso de su listado escrito a las notas que yo he tomado.

En el anexo de inversiones, y aprovecho para hacer esta referencia porque ha salido en la intervención de otros señores portavoces que han intervenido después de usted, hay que recordar lo que es conforme a la legislación presupuestaria. El anexo de inversiones es un instrumento, indicativo y no vinculante, que sirve como un elemento de gestión y de explicación de lo que hay en los presupuestos para tener una referencia de cuál es la programación de actuaciones que se van a seguir durante el ejercicio. Por tanto, en el anexo de

inversiones aparecen las actuaciones cuando se empieza a pensar en ellas y se da el primer paso administrativo, del tipo que sea —puede ser la primera licitación de un estudio informativo, de un proyecto, etcétera— y una vez que aparece no se borra —por decirlo así— hasta que no se acaba la última liquidación correspondiente a la última unidad de obras que se ha ejecutado. Por eso es normal y lógico que en los anexos de inversiones aparezcan rótulos, nombres de cosas que permanecen muchos años aunque la obra no se haya empezado. Lo grave sería que desapareciesen, porque eso querría decir que desaparecen de la gestión de la Administración. Estando en el anexo de inversiones, se puede gastar o no en ellos según cuál sea la realidad concreta del expediente administrativo. Pongo un ejemplo que se da en la realidad y que es uno de los que me ha planteado el señor Rodríguez en su intervención. Si nosotros tenemos un proyecto con consignación en los presupuestos pero, en virtud de un pacto con el ayuntamiento, para hacerlo los terrenos nos los tiene que dar el ayuntamiento, el Ministerio de Fomento lo tiene en sus presupuestos y puede estar todo preparado para licitar la obra, pero si el ayuntamiento no me da en ese ejercicio los terrenos —por las razones que sean, no ha podido expropiarlos o ha habido complicaciones— es evidente que yo no gasto nada. Eso no es hacer demagogia ni operaciones propagandísticas con los presupuestos, ni engañar, es que no vamos a pagar lo que no se hace. Lo que figura en el anexo de inversiones indica, reitero, una programación de lo que podemos hacer razonablemente, pero si al final no llega a producirse el gasto, por ineficacia nuestra, si se quiere, o porque fallan terceros como puede ser el supuesto de no cesión del terreno por los ayuntamientos, yo no voy a pagar al contratista, porque se paga no lo que dice el anexo de inversiones sino la obra real que se hace o el proyecto real que se redacta. La Administración no paga lo que viene en el anexo de inversiones sino lo que, en virtud de los contratos que prevé el anexo de inversiones, realmente se ejecuta y se pasa la certificación al Ministerio. Por eso, muchas veces se paga más en un rótulo, en un proyecto del anexo de inversiones, de lo que figura porque se ha hecho más obra y la Administración paga la obra que se hace realmente, la Administración no suspende pagos, o se paga menos si, por la razón que sea, se ha hecho menos obra; porque se ha retrasado la declaración de impacto ambiental, porque ha habido problemas con modificaciones de las obras o con reposición de servicios. Sería absurdo que en el caso de que se haga menos obra de la que inicialmente previmos en el anexo de inversiones le pagáramos al contratista todo lo que viene en el anexo de inversiones, porque le estaríamos pagando obra que no ha realizado. Son dos o tres ejemplos de los miles que se podrían poner de la inmensa casuística de la obra pública. Por tanto, hay que poner el anexo de inversiones en su sitio.

En ese sentido, a su pregunta de cuántos proyectos se licitaron o no de los que figuraban en el anexo de 2001 y 2002 hay que decir que los que se estaba en condiciones de licitar. Muchos no están en el anexo de inversiones para ser licitados, porque ya lo fueron en su día, y están para obra; o porque no se puede licitar la obra porque no se ha aprobado la declaración de impacto ambiental; hay mil casuísticas. Por tanto, respecto a su pregunta se puede buscar el listado de licitaciones, que por otra parte está en el BOE y es pública, pero no creo que tenga nada que ver como indicativo de una buena o mala gestión del presupuesto, es una historia distinta.

Después me habla del grado de ejecución de los presupuestos, diciendo que, según sus datos, la ejecución presupuestaria en este ejercicio está sólo en un cuarenta y algo por ciento, no me quedé con el porcentaje exacto. Antes le decía que el año pasado hemos tenido un nivel de ejecución presupuestaria que ha batido todos los récords históricos, y en ese sentido puedo recordarle, porque se ha comentado en esta Comisión más de una vez, que el nivel de inversión en carreteras, por ejemplo, el año pasado fue un 96,05, programa de creación de infraestructuras de carreteras, y en transporte ferroviario un 92,59. Sin embargo, lo digo para tranquilidad suya respecto a cómo va a acabar este ejercicio, en estos momentos, si comparamos los datos de ejecución presupuestaria —en concreto a 8 de octubre que es cuando me han pasado el último papel que he pedido pensando en esta comparecencia— del año pasado, en el que se ha llegado a niveles de ejecución que superan el 90 y llegan hasta el 96 por ciento, nos encontramos con que vamos sustancialmente por encima de la ejecución presupuestaria del año pasado. En concreto en ferrocarriles, a 8 de octubre, en el ejercicio de 2002 estamos un 44,3 por ciento por encima de la ejecución que en la misma fecha había el año pasado, y en carreteras estamos un 58,2 por ciento por encima de la ejecución presupuestaria de esta misma fecha de 8 de octubre del año pasado. Al final del año pasado se logró un nivel de ejecución muy bueno, con lo cual debo pensar que este año no tiene por qué haber, sino todo lo contrario, problema alguno para la ejecución de los presupuestos.

Otra cosa es que —como S.S. sabe muy bien— la ejecución de los presupuestos no es ni puede ser ejecutada con divisiones exactas por doceavas partes, mes a mes, del ejercicio, porque el ciclo del ejercicio presupuestario no se adecúa al ciclo cronológico de enero a diciembre.

El señor Segura me preguntaba por unos datos concretos que no tengo, el porcentaje por kilómetro de inversión, como no tengo el gasto por kilómetro de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Lleida-Barcelona. En todo caso, sí quiero decir, en relación con las observaciones que ha hecho en materia de conservación, que el programa de conservación crece porque he

entendido de su intervención que en algún momento, que afirmaba que no crecía. Por supuesto crece respecto al año pasado, aunque hago una observación en este sentido que está explicada también en el tomo 7 de los presupuestos, no es ninguna novedad. Parte del gasto que en el programa de conservación el año pasado, y hasta el año pasado, iba en el capítulo 6 del correspondiente programa 513.E, este año figura en el capítulo 7 y no en el capítulo 6. Por tanto, el crecimiento del programa de conservación en este año es menor que otros años, pero eso no quiere decir que sea menor el gasto en los mismos conceptos ¿Por qué este paso del capítulo 6 al capítulo 7? Precisamente porque hemos puesto en marcha —y luego hablaré de este tema al contestar a una de las intervenciones del señor Sedó— el mecanismo que regulamos por orden ministerial de julio del año pasado para ceder travesías a los ayuntamientos. Hasta ahora las actuaciones que realizábamos en mejora, conservación, etcétera, de las travesías urbanas figuraba como inversión real, es decir, en el capítulo 6, en el programa de conservación. Ahora, con el modelo de la orden ministerial de julio del año pasado, lo que hacemos es transferir ese dinero al ayuntamiento para que éste haga la inversión. Es el mismo mecanismo que he explicado antes al hablar de la política de vivienda en el caso de Ceuta y Melilla, que una inversión realizada por la Dirección General de la Vivienda ha pasado a ser una transferencia, vía capítulo 7, a las respectivas comunidades autónomas para que ellas hagan la inversión. Aquí pasa lo mismo, manteniendo el mismo volumen de gasto con el crecimiento porcentual medio una parte no aparece como inversión real porque las hace por transferencia a los ayuntamientos en virtud de convenio.

Cuando le he comentado en mi intervención inicial la homogeneización en la presentación de las cifras de inversión, les advertía precisamente que las dos correcciones que hacíamos para que pudiese hacerse una comparación homogénea entre ejercicios era la del método alemán, imputando a cada ejercicio el importe de la obra realmente ejecutada y la del capítulo 7, para hacer esta misma homogeneización que les acabo de explicar en este momento. Por tanto, no hay ninguna reducción ni siquiera disminución del crecimiento del programa de conservación.

Pasa lo mismo con otra apelación a la disminución del llamado superproyecto de red convencional al que ha hecho referencia su señoría. No hay ningún superproyecto de red convencional sino que hay bastantes superproyectos y proyectos que contemplan inversiones en la red convencional. Una parte importante de los mismos además, como dije antes al comentar la intervención de la señora Urán, no está en la Dirección General de Ferrocarriles sino que está en los presupuestos del administrador de la red ferroviaria, que es quien la conserva, que es RENFE o FEVE en el caso de la red métrica. No disminuye la cuantía de inversión como

dije antes en la red convencional sino que se mantiene y crece la media del crecimiento del presupuesto de inversión del ministerio.

El coste por kilómetro de la línea de alta velocidad en Madrid-Lleida-Barcelona como le decía antes no lo tengo y eso sí tendré que aportárselo por escrito.

Me pregunta también de las encomiendas al GIF por parte del Estado, ya que dice que no contestó esta mañana a esto el presidente del Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias. La relación de líneas encomendadas al GIF la tiene en la memoria de objetivos tomo 7, al que me vengo refiriendo, en las páginas 145 y 146. Por no leérselas todas porque he visto que la tiene su señoría, sí puedo decirle, porque me ha planteado en concreto el caso de Murcia y Almería, que en el comienzo de la página 146 tiene usted la siguiente frase: También se ha encomendado al GIF la redacción de estudios y proyectos de las siguientes actuaciones. Después de nombrar una serie de anteproyectos finaliza diciendo y Almería. Por tanto, Almería está encomendada y aparece en los presupuestos del GIF una consignación para ella, aunque ya aparecía en los presupuestos del 2002. Por tanto, la pregunta se contesta por sí misma.

Me pregunta cómo está o qué fórmula se ha pactado para la conexión de alta velocidad con el aeropuerto de El Prat. Es público lo que hemos pactado al respecto. Se ha firmado un convenio entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat de Catalunya y varios ayuntamientos del entorno de Barcelona y su zona metropolitana, donde se resuelve todo el trazado de la línea de alta velocidad. En ese mismo convenio se contempla también qué se va a hacer respecto a la alta velocidad y El Prat. En concreto, se contempla que esa inversión se encargará de financiarla la propia Generalitat de Catalunya. Desde la firma de ese convenio estamos a la espera de que sea la Generalitat de Catalunya la que, en aplicación del mismo —y me consta que está haciendo trabajos al respecto—, dé el paso de definir cuál es la solución. En consecuencia la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Lleida-Barcelona-frontera francesa no pasa por El Prat en el diseño que está acordado y pactado con la Generalitat y con los ayuntamientos; puede tener un ramal de entrada y salida al Prat que será en su caso financiado por la Generalitat de Catalunya. Esa es la política que estamos siguiendo en todo caso con carácter homogéneo en toda España, respecto a las conexiones de los aeropuertos con la línea de alta velocidad. En esta primera fase de diseño del Plan de infraestructuras de la línea de alta velocidad, ésta está pensada para conectar ciudades y no aeropuertos. A eso se podrá llegar en una segunda fase pero hoy tenemos que administrar los recursos que tenemos y lo estamos haciendo homogéneamente para toda España. En ningún sitio se hace una desviación de la línea de alta velocidad; otra cosa es cuando en su trazado principal pasa físi-

camente al lado de un aeropuerto, como ocurre, por ejemplo, en el caso de Reus.

Sobre el contrato programa con RENFE y FEVE, ya hemos hablado muchas veces, no tengo nada nuevo que decir. Se mantienen los parámetros del contrato programa anterior prorrogado tácitamente con las previsiones anuales de ingresos y gastos que figuran en la Ley de presupuestos del Estado, que es un instrumento operativo perfectamente válido para la gestión de RENFE mientras no se produzca la definición del nuevo modelo ferroviario por la norma que adapte —como muy bien ha recordado S.S., para comienzos del año que viene— las nuevas directivas de la Unión Europea del segundo paquete ferroviario a la legislación española.

También ha hecho una referencia de pasada (aunque usted mismo ha dicho que no era un tema para esta comparecencia, pero no me gustaría quedarme sin decir nada al respecto) a los riesgos laborales en las obras que se contratan o subcontratan en el ámbito de competencias de la Secretaría de Estado de Infraestructuras. Puedo decirle que los índices de siniestralidad laboral del conjunto de las obras que tienen que ver con esta secretaría de Estado hechas por las entidades del grupo Fomento, por nosotros mismos, por los subcontratistas de nuestros contratistas, tienen un índice de siniestralidad significativamente más bajo que la media del sector de la construcción en España. En el caso del GIF (ha habido una serie de accidentes, especialmente en la línea de alta velocidad, en el territorio de Cataluña en los últimos meses) el índice es sensiblemente más bajo que la media del sector. Esto no quiere decir que debamos mostrarnos satisfechos; en materia de seguridad hay que tender a la siniestralidad cero y hay que luchar por ella, pero también creo que a la hora de hacer juicios y valoraciones tenemos que utilizar parámetros objetivos, que son los que nos permiten comparar con el resto de las obras. Desde el Ministerio de Fomento y todas las empresas del grupo estamos haciendo un gran esfuerzo para mejorar los sistemas de vigilancia, de formación, de educación, de medidas de seguridad. Hemos cerrado un convenio con los sindicatos mayoritarios en el sector y con las entidades empresariales creando una comisión gestora, que se viene reuniendo periódicamente desde hace dos años, para hacer un seguimiento de todos los accidentes, de sus causas, intentar corregir las mismas, con visitas periódicas a las obras que realiza gente del ministerio, de la empresa pública correspondiente, junto con representantes sindicales y de los empresarios, para ver si de verdad en todas las obras se respetan las medidas de seguridad. Intentamos perseguir un ideal que sé que no es posible pero al que no debemos renunciar, que es la siniestralidad cero o la seguridad cien por cien. Y, aunque no sea posible, intentamos luchar por ello. Evidentemente, de vez en cuando se producen desgraciadísimos accidentes, y en esos casos analizamos con detalle cuál es la causa, que pueden ser muchas. Cuando se detecta cuál

es la causa, se intenta aprender de esa experiencia para evitar que vuelva a reproducirse en otros casos. Nos preocupa sinceramente, y sé que a S.S. también, los temas de siniestralidad laboral en nuestras obras.

Me pregunta cuántas viviendas de protección oficial se van a iniciar antes de fin de año, cuántas para alquiler, y las dos preguntas me las reitera para el año 2003. Yo no puedo contestarle a esa pregunta porque la política de gestión del plan de vivienda no la hace el Ministerio de Fomento, la hacen las comunidades autónomas. Son las comunidades autónomas las que reciben la petición de los promotores o de los ciudadanos particulares que quieren recibir las ayudas para determinada promoción. Ellos comprueban que se dan los requisitos exigidos en la legislación vigente para conceder esas ayudas y nos las tramitan a nosotros para que les demos el visto bueno definitivo y libremos el dinero. Por tanto, esa pregunta de qué está pasando este año hay que hacérsela a cada comunidad autónoma, que es la que gestiona administrativamente el plan. De todos modos, reitero lo que dije antes al contestar a la señora Urán: ni se ha producido ni se va a producir ni una sola petición de ayuda que por falta de fondos consignados al presupuesto del Ministerio de Fomento deje sin ayuda una iniciativa en materia de viviendas de protección oficial.

Me dice también que disminuye la consignación para rehabilitación. Le digo lo mismo que contesté al hablar de un comentario similar de la señora Urán: disminuyen las consignaciones para rehabilitación porque una parte de esas ayudas ahora van por el capítulo AED, de ayuda a la entrada; por tanto, el montante global se mantiene, pero los conceptos de gasto ahora se bifurcan en dos cuando antes había sólo uno.

Me pregunta por el endeudamiento de los puertos. Sinceramente no sé cuál es el nivel de endeudamiento de los puertos; lo que sí le digo es que Puertos del Estado hace un seguimiento a través de los planes de empresas y con auditorías periódicas, aparte de las que hace la Intervención General, para garantizar que el equilibrio financiero a medio y largo plazo de cada una de las autoridades portuarias y el sistema portuario en general está dentro de los parámetros razonables desde el punto de vista del análisis de viabilidad financiera de cualquier iniciativa empresarial.

Me pregunta por una iniciativa muy concreta de posible venta de suelo para financiar inversiones portuarias en A Coruña. Yo no estoy ni a favor ni en contra. Como cualquier forma de financiar una infraestructura, habrá que ver el caso concreto, su dimensión, la transcendencia que tiene para el puerto. Si usted me dice que los puertos van a vender todo su suelo le diría no, me parece muy mal; ahora si me dice que un puerto en concreto quiere vender esta parcela singular que adquirió no sé cómo, a lo mejor me resulta razonable, habría que ver cada caso concreto. No me siento capaz, porque creo que no sería ponderado ni justo, de hacer un juicio general de esas características.

También me pregunta, y creo que es el último tema de los que me planteó en su intervención, sobre el plan Barajas. Yo no voy a hacer aquí, porque creo que no es procedente, una exposición detallada de las obras del plan Barajas. En todo caso, sobre la crítica concreta que ha hecho S.S. respecto a que la terminal se adjudicó sin que el proyecto estuviese acabado, debo decirle que no es así, la terminal se adjudicó con el proyecto acabado. Otra cosa es que, como todo proyecto que tiene un nivel de definición arquitectónica muy importante (estaba previsto en el propio proyecto y así se está realizando en la ejecución de la obra), a la vez que se ejecutan las obras, se van elaborando especificaciones técnicas de desarrollo y complemento del proyecto para definir las últimas unidades de la obra. Es un mecanismo perfectamente legal ir definiendo por fases los contenidos más concretos del proyecto, que no implica, ni mucho menos, que estuviesen adjudicadas las obras sin contar con un proyecto previo.

Una vez contestadas, si no se me ha escapado ninguna, que seguro que sí, las observaciones, comentarios o preguntas del señor Segura, paso a la intervención del señor Rodríguez. El señor Rodríguez comenzó su intervención reconociendo la cifra teórica de inversión prevista por el Ministerio de Fomento en Galicia para el año 2003 pero acompañándola de una crítica a algo que ya he comentado a lo largo de esta intervención respecto a que se repitan año tras año los mismos conceptos, con partidas iguales o similares en los presupuestos, lo que calificó de maniobra propagandística. Yo creo que maniobra propagandística es un juicio perfectamente inexacto y le digo que lo normal, lo exigente y lo que hay que hacer primeramente es que se mantengan las consignaciones presupuestarias año tras año hasta que una obra se acabe. Lo contrario sería lo grave, que de presupuestos un expediente iniciado en la fase en que sea desaparezca, porque indicaría que se ha renunciado a afrontar esa obra, ese proyecto, ese estudio informativo. Me permito recordarle a S.S., a fuer de ser pesado pero creo que es necesario para poner en su sitio este tipo de críticas, que las obras públicas que realiza el Ministerio de Fomento tienen una tramitación por imperativo legal (y no hacerlo así sería una prevaricación, es decir, un delito) que exige hacer estudios informativos, declaraciones de impacto ambiental, proyectos y obras. Eso implica que algo aparece en los presupuestos con poco dinero para el estudio informativo, luego probablemente aparezca con menos dinero mientras se hace la declaración de impacto ambiental, porque en esa fase no se genera ningún gasto al Ministerio de Fomento. A veces hay quien se escandaliza de que algo que tenía 100 un año para hacer el estudio informativo, al año siguiente tenga 10. Pues si hemos entrado en la fase de declaración de impacto ambiental es normal porque en esa fase a nosotros no nos cuesta ningún euro siquiera; lo mantenemos precisamente para no borrarlo del anexo de inversiones, pero no sig-

nifica que, porque no crezca la cuantía nominal todos los años, se renuncie o haya poca voluntad de hacer una obra. Se intenta adecuar razonablemente a lo que prevemos que va a pasar administrativamente este año; igual a lo mejor al año siguiente crece de nuevo porque ya estaremos en condiciones de realizar proyectos y ha salido la declaración de impacto ambiental y al año siguiente crecerá muchísimo más porque podremos pasar, una vez dispongamos de los proyectos, a hacer las obras, que es lo más cuesta. Por tanto, esos vaivenes cuantitativos y esa permanencia durante años de un mismo rótulo en los presupuestos es lo normal, es lo razonable, es la buena manera de gestionar los presupuestos y de programar las actuaciones del Ministerio de Fomento.

El nudo de Cornes, por el que me pregunta, está pendiente de que se nos entregue la disponibilidad de los terrenos por el Ayuntamiento de Santiago, es uno de los ejemplos que ponía antes hablando del señor Segura.

Me hace comparaciones entre lo previsto de inversión para el eje atlántico de alta velocidad y lo que tenemos previsto para las obras del Córdoba-Málaga. Uno puede compararse con lo que quiera o puede hacer las comparaciones que quiera, eso es evidente, pero lo que también es verdad es que hay comparaciones que tienen fundamento y comparaciones que no tienen fundamento y ésta, sinceramente, señor Rodríguez, no tiene fundamento. El Córdoba-Málaga es una obra que está casi al cien por cien en obras, todos sus tramos están en ejecución, por tanto, por supuesto que hay una consignación presupuestaria alta, obviamente. El eje atlántico, como sabe S.S., como inversión de alta velocidad está una parte en obras, otra parte en proyecto y otra parte en estudios informativos, y algunos de ellos todavía en la fase de información pública —acabamos de sacar a información pública hace muy pocos días el tramo Pontevedra-Vigo, por ejemplo—. Obviamente, si pusiésemos en los presupuestos para el tramo Pontevedra-Vigo, que está en la fase de información pública y en consecuencia tiene por delante la declaración de impacto ambiental y la redacción de proyectos, las mismas cuantías que para un tramo del Córdoba-Málaga en el que estuviéramos haciendo obras, se nos podría decir que estamos haciendo maniobras de propaganda; eso sería propaganda y falsedad en la presentación de los presupuestos. Lo que hay que hacer, reitero, es presupuestar según la fase en que vamos a estar el año que viene las cantidades razonables para esa fase y, evidentemente, no es razonable poner las mismas cantidades para un tramo, sea de ferrocarril, de alta velocidad, convencional o de carreteras, que está en obras que para otro que está en proyecto que para uno que está en estudio informativo o para uno que está en declaración de impacto ambiental.

Me pregunta también sobre la encomienda al GIF del Ourense-Santiago y si esto indica que este tramo de

la red gallega de alta velocidad es el único que va a ser algo parecido a la alta velocidad. No. Hay algo que ya he tenido ocasión de explicar en esta Comisión un montón de veces, a preguntas tuyas más de una vez también, y que su planteamiento de nuevo me obliga a reiterar. En España la construcción de la red de alta velocidad no es un monopolio del GIF. Otra cosa es que el GIF nació y se encomendó para empezar una red de alta velocidad, que fue la primera encomienda que tuvo, que es la que está actualmente en construcción Barcelona-frontera francesa. En este momento —se entenderá que es razonable, una vez que hemos definido en el plan de infraestructuras para el transporte una red muy importante de alta velocidad en toda España— hemos encargado hacer alta velocidad a todos los agentes que invierten en ferrocarril en España menos a FEVE. Se entenderá por qué FEVE queda excluida como gestor de la red métrica. En este momento está haciendo inversiones en la red de alta velocidad el GIF, por supuesto, que está haciendo la línea Barcelona-frontera francesa, la línea Madrid-Valladolid, la línea Córdoba-Málaga y acaba de empezar la línea del Levante, con la primera travesía por la que preguntaba la señora Urán. Está haciendo alta velocidad con las mismas características técnicas la Dirección General de Ferrocarriles, que está haciendo el eje atlántico en Galicia, que está haciendo el Zaragoza-Huesca o el Zaragoza-Teruel y está en fase de estudios informativos en otros muchos. El año que viene va a empezar alta velocidad RENFE, a la que le hemos consignado en presupuestos el año que viene partidas para hacer parte de algunos corredores de alta velocidad. ¿Por qué? Porque hemos diseñado una red de alta velocidad muy importante y tenemos que allegar recursos para ella optimizando los distintos entes inversores en materia ferroviaria a través de los cuales actúa el ministerio. La alta velocidad no se define por quién la hace, se define por lo que es objetivamente: por una red ferroviaria que cumpla los requisitos de la Directiva europea de interoperabilidad en materia de alta velocidad. Porque discutir ya lo que es alta velocidad es un juego que se puede considerar baladí o demagógico. Alta velocidad la hemos definido técnicamente todos los países de la Unión Europea de común acuerdo, aprobando por unanimidad una directiva que, por cierto, está ya traspuesta al derecho español. La alta velocidad no es un concepto subjetivo, no me parece que sea un ferrocarril moderno que puede llamarse alta velocidad. Toda Europa ha definido la alta velocidad de común acuerdo, por tanto, lo que es red de alta velocidad es lo que se adecua a esa definición europea y española —porque la directiva está traspuesta— de interoperabilidad del sistema ferroviario de alta velocidad. La alta velocidad la puede hacer la Dirección General de Ferrocarriles, RENFE, el GIF o una comunidad autónomas en virtud de un acuerdo con nosotros. Lo importante es que lo que haga sean unas obras que respondan a los

parámetros y a las exigencias propias de esa directiva que, reitero, define por unanimidad para toda Europa la alta velocidad con sus características técnicas. Por lo tanto, la encomienda al GIF del Ourense-Santiago no implica que el Ourense-Santiago sea distinto ferroviariamente al resto de los tramos o trazados de la red de alta velocidad en Galicia, en Andalucía, en Cataluña o en Asturias. Significa que en este reparto para optimizar los recursos nos ha parecido razonable que el GIF, que puede y tiene medios para ello, se encargue de este trazado como se le han encargado Almería —lo comentábamos antes—, la variante de Pajares, la y griega vasca, Valladolid-Córdoba o lo que sea.

Me hace una pregunta a la que no puedo contestar relativa a qué proyectos concretos están previstos bajo los epígrafes presupuestarios de acondicionamiento, conservación y seguridad vial. No puedo decírselo, entre otras cosas, porque así como el programa de creación de infraestructuras de carretera aparece desglosado en superproyectos y proyectos en el anexo de inversiones, los programas de conservación no aparecen desglosados. Históricamente ha sido así, no sabría decirle por qué ni cuándo empezó a ser así, pero aparecen partidas generales que pone: acondicionamientos, Galicia, por decirlo de alguna manera. Probablemente porque son muchos proyectos muy pequeños y su desglose total sería muy difícil, y muchos además, como son proyectos pequeños que se ejecutan en el propio año, se van decidiendo sobre la marcha. Por tanto esa información concreta no la tengo ni el presupuesto la exige ni se consigna como tal en el presupuesto el desglose de cada una de esas partidas. Sí aprovecho para evitar una confusión que puede suscitarse y que no me han preguntado hoy SS.SS. hoy pero sí la veo en algunas de las preguntas escritas que nos hacen. Hace un año, más o menos, en los presupuestos de 2001 ó de 2002, no estoy seguro, creamos, precisamente para ir clarificando este tipo de inversiones, un nuevo epígrafe presupuestario dentro del programa de acondicionamiento que se llama seguridad vial, y algunas veces se plantea que sólo hacemos de seguridad vial lo que aparece en ese epígrafe. Durante unos años van a convivir los proyectos que fueron contratados, aunque sean de seguridad vial, antes de crear ese epígrafe; siguen apareciendo en el capítulo general de conservación y acondicionamiento porque se cargaron en su origen a esa partida. Los nuevos que vamos contratando se van cargando a la nueva partida de seguridad vial. Por tanto, de momento, conviven dos partidas con rótulo distinto que tienen obras conceptualmente iguales y para hacer el juicio hay que sumar las dos cosas. Esto puede ser una pequeña complicación, pero a medio plazo, cuando ya todo esté en este nuevo epígrafe creado, también clarificará la lectura de presupuestos en esta materia.

Paso ahora, señor presidente, a la intervención del señor Labordeta.

Comienza manifestando su queja por la caída de la inversión, una vez que se concluye la creación por el GIF de la línea de alta velocidad en el tramo Zaragoza-Lleida. Obviamente, cuando se concluye una inversión tan importante como ésta, cae la inversión, y es inevitable. La inversión en aeropuertos en Madrid, cuando concluya el plan Barajas, caerá, obviamente, por supuesto, y pretender lo contrario me parece que sería absurdo, si me permite la expresión. La inversión ferroviaria, cuando se acabe la línea del GIF, cae la inversión en aeropuertos, cuando acaba una gran transformación o la creación de un aeropuerto, cae en ese sitio, obviamente.

Yo creo que los análisis de la inversión —creo, por lo menos, yo— deben realizarse haciendo un juicio ponderado territorial de necesidades e inversiones, no por el prurito de mantener la inversión en cualquier capítulo del año anterior, porque eso llevaría a absurdos. Por poner un ejemplo que es ajeno a su pregunta, cuando acabamos la terminal del aeropuerto de Bilbao, el año pasado, la inversión en aeropuertos cayó. No voy a hacer un nuevo aeropuerto sólo en Bilbao para que no caiga la inversión en Bilbao; habrá que hacerlo cuando sea necesario, si algún día es necesario, pero no sólo por mantener nominalmente la misma inversión todos los años, ya que nos llevaría a un absurdo en la programación de inversiones. Por tanto, reitero lo que es motivo de queja para S.S. y que me parece absolutamente normal: acabada una gran inversión ferroviaria en Aragón como es la línea de alta velocidad, porque vamos a llegar ya en alta velocidad a finales de este año a Zaragoza y Lleida, obviamente, la inversión del ferrocarril de alta velocidad y del GIF en Aragón cae. No me parece que sea motivo de queja, sino la pura constatación de lo obvio.

En cambio, nos felicita por el avance de lo que ha llamado velocidad alta Teruel-Zaragoza. Yo ahí, si me permite, no velocidad alta: línea de alta velocidad, porque responde exactamente a los parámetros de la directiva europea, a la que he hecho referencia antes, que define la interoperabilidad de los sistemas ferroviarios de alta velocidad. Por tanto, la línea Teruel-Zaragoza, como la Zaragoza-Huesca, como la Zaragoza-Barcelona es, según el consenso de todos los europeos, de todos los países de la Unión Europea, línea de alta velocidad, no de velocidad alta, que eso no existe.

Critica que no continúe a Sagunto. Ese es un tema recurrente. Hemos definido una red de alta velocidad que, inicialmente, ha pretendido —y en el caso de Teruel creo que debiera ser valorado— que ninguna capital de provincia quede fuera de la red de alta velocidad, y por eso se hace la conexión de Zaragoza con Teruel. Porque estamos convencidos de que si en este momento en que definimos una nueva red de ferrocarril con gran expectativa de futuro dejásemos fuera alguna capital de provincia o alguna provincia, probablemente, eso sería irreparable cara al futuro, y por eso se ha

hecho el esfuerzo de incluir todas las capitales de provincia incluyendo Teruel.

¿Seguir más allá de esta red que hemos definido en estos momentos? Se podrá hacer, seguro que se hace en el futuro, pero nosotros hemos definido esta red con los recursos que tenemos en el horizonte del plan de infraestructuras sin engañar a nadie. Hemos establecido la red con este parámetro de no dejar a ninguna provincia fuera pero, una vez que tenemos recursos para realizarlo en el ámbito temporal del plan de infraestructuras. Si metiésemos nuevas conexiones de tipo transversal entre los puntos a los que llega la red de alta velocidad, como podría ser, por ejemplo, la Teruel-Sagunto, estaríamos diciendo que vamos a hacer algo para lo que no tenemos dinero en este horizonte temporal. La vida no acaba con el plan de infraestructuras y seguirá. En todo caso, como sabe S.S., sí hay un programa de inversiones importante previsto, no para alta velocidad, pero sí para mejorar sustancialmente la conexión ferroviaria entre Teruel y Sagunto a través de actuaciones de mejora en la red convencional actual. Si lo encuentro en esta montaña de papeles, le doy el detalle de las inversiones que están previstas y ya en marcha, en fase de proyectos, en la línea ferroviaria actual entre Teruel y Sagunto. Me temo que no se lo voy a poder decir. Como no los encuentro, por lo menos en este momento, me disculparé S.S. porque a pesar de mi intento no voy a poder desgranárselos. Que sepa que están contratados esos proyectos; que están en estos momentos redactándose, los ha contratado RENFE, por eso no aparecen en la Dirección General de Ferrocarriles y, en consecuencia, podrá pasarse a la fase de obras en cuanto los proyectos estén acabados. Sigo sin encontrar la carpeta, lo siento.

Me pregunta también sobre algo que ha calificado de baile de fechas sobre la apertura de la línea de alta velocidad a Zaragoza. No hay ningún baile de fechas. Siempre hemos dicho que la conexión a Zaragoza y Lleida estará operativa a finales de este año, y no nos hemos movido de ahí. Otra cosa es que alguien saque fechas concretas diciendo en algún periódico: ¡Se inaugura el día tal! Eso no es cosa del ministerio. Nosotros siempre hemos dicho que acabamos y estará operativo a finales de año en Barcelona el 2004. Por tanto, no hay ningún baile, sino el mantenimiento de los compromisos asumidos hasta el momento.

¿Gestiones sobre la reapertura del Canfranc? Aunque no sea un tema estrictamente presupuestario, me plantea eso. Usted sabe que la reapertura del Canfranc fue a iniciativa del actual ministro de Fomento, anunciada en esta Cámara, impulsada en todas las relaciones bilaterales y los grupos de trabajo que tenemos con el Gobierno francés, pero como toda reapertura —en la cual nosotros estamos trabajando— de un tramo internacional exige el acuerdo de los dos países afectados. Por nuestra parte, estamos avanzando y creo que es lo que podemos hacer. Estamos haciendo la conexión de

alta velocidad hasta Huesca y estamos actuando en ancho internacional, aunque no con características de alta velocidad (como ve usted, no engañamos, lo que es alta velocidad es alta velocidad y lo que no es alta velocidad no es alta velocidad), desde Huesca a Canfranc, que, reitero, tendrá ancho internacional, ancho europeo, pero no características de alta velocidad. Lo que hacemos es acercarnos nosotros a Canfranc, aunque los franceses no hayan dado todavía ese paso, todo lo necesario porque creo que es lo que podemos hacer para promocionar en la práctica que de verdad se pueda llegar a esa reapertura del Canfranc a corto plazo.

Me ha hablado también del nuevo paso central por los Pirineos, supongo que se refiere al Vignemale. Todos somos conscientes de la evolución que está teniendo la Unión Europea, y usted ha hecho una referencia más o menos implícita a ello, en cuanto a la modificación del actual elenco de redes transeuropeas. La Unión Europea no ha querido dar el paso en este momento, queda aplazado para más adelante, pero nosotros estamos defendiendo la máxima transparencia de los Pirineos porque creo que es bueno para España, tanto en materia de carreteras como en materia de ferrocarriles. Eso sí, por su orden.

Hay cosas que están ya mucho más maduras, acordadas, pongo el ejemplo de la conexión Figueras-Perpignan, por supuesto en eso estamos trabajando. Hay otras que están en fase de proyectos, en fase de discusiones políticas. No renunciamos a ninguna conexión sino que apostamos por todas ellas, pero lo que no vamos a hacer es, por apostar por la que está menos madura, renunciar a hacer la que ya es posible en este momento. Por eso cada conexión, sea en materia de carreteras, sea en materia de ferrocarriles, va por sus pasos, según vamos conviniendo con el Gobierno francés el acuerdo correspondiente para que se puedan hacer actuaciones a ambos lados de los Pirineos.

Me pregunta también por el número de trenes, los precios de los billetes, qué va a pasar con la red convencional en relación a la entrada en funcionamiento de la línea de alta velocidad. Eso es política comercial de RENFE, yo no sé qué precios tendrán los billetes ni si habrá un solo precio, varios ni cuántos trenes circularán, que dependerá mucho, como es lógico, de la demanda que vaya generando la línea.

En todo caso, respecto a la referencia de cierre de estaciones, no hay cierre de estaciones por parte de RENFE. Otra cosa es que haya estaciones que se incluyan en los sistemas de gestión centralizada, que es una cosa distinta, pero que yo sepa no hay previsto ningún cierre de estaciones de RENFE en Aragón, sino que lo que se está viendo es una modernización de los sistemas de gestión en una política laboral de recolocación de personal pactada siempre con los sindicatos para optimizar la estructura de costes y de gastos de la empresa, apostando —incluso los sindicatos de RENFE están siendo absolutamente responsables en

ese tema— por una estructura de costes que, también en materia de personal, haga más viable el ferrocarril del futuro, que es lo que interesa a todos: trabajadores de RENFE, responsables de RENFE y a los usuarios del ferrocarril al final.

En cuanto a los nuevos servicios de cercanías en Zaragoza, ése es un tema que lleva planteado hace tiempo. Como usted sabe, los nuevos servicios de cercanías o regionales que se quieren poner los financian las comunidades autónomas en virtud de convenios con RENFE. Nosotros, si hay financiación de la comunidad autónoma, siempre dentro de la disponibilidades de material, como es obvio, no tenemos ningún problema a que en el convenio que ya existe con la Diputación General de Aragón, en virtud del cual la comunidad autónoma financia ya servicios, se puedan financiar nuevos servicios; reitero, con la limitación de los trenes disponibles en el conjunto del país, como es obvio.

Luego, me ha hablado de una serie de carreteras pedidas por las Cortes de Aragón. Evidentemente siempre se puede pedir sobre cualquier planificación de carreteras más. Nosotros hemos hecho una planificación —a preguntas de S.S. en comparencias como ésta en años anteriores hemos hablado ya de ello— donde hemos incluido aquellas conversiones en autovía que por razones de las intensidades de tráfico existentes parecía razonable darles prioridad. Siempre se puede decir: inclúyame la siguiente carretera que usted no ha puesto, por supuesto, pero lo que nadie ha hecho todavía —y es un debate que estaríamos dispuestos a mantener en cualquier momento— es decir: excluya alguna de las que ha puesto y dele prioridad a otra, que es algo que siempre se puede hacer. Yo lo que puedo decirle es que, con los recursos de que disponemos, creo que la planificación de creación de nuevas vías de gran capacidad que hemos hecho en Aragón y en el resto de España es razonable y, por lo menos que yo sepa, no ha sido discutida ni técnica ni políticamente por nadie. ¿Que eso no implica la conversión en autovías del cien por cien de carreteras que existen en España? Obviamente, pero hemos marcado las prioridades por razones, reitero, de tráfico, peligrosidad, pesados, etcétera, que nos han parecido objetivas, y el resto, con menos intensidad de tráfico, con menos índice de peligrosidad o de pesados, tendrá que quedar para sucesivas fases de programación, salvo que alguien quiera cambiar estas prioridades que hemos establecido en el plan de infraestructuras. Ese es un debate, el de cambio de prioridades, sustituir una de las autovías previstas por otra distinta, que se puede plantear en cualquier momento y se puede discutir además con criterios objetivables como son las densidades medias de tráfico diarias.

Me dice que hay una cantidad ínfima para la Lleida-Huesca. Le digo lo que hemos dicho antes. Hay la cantidad necesaria para, en el trámite administrativo en el que estamos, seguir adelante. Se pueden calificar de

ínfimas o máximas, pero está lo que es necesario para seguir adelante con la tramitación en la fase en que tenemos el proyecto de esta nueva vía de gran capacidad.

En cuanto a las actuaciones concretas en Aragón, no voy a entrar en el detalle de todas, porque no he tenido ni tiempo de apuntar todas las que me ha dicho S.S., pero si me lo permite, voy a hacer una consideración general. En este momento en el entorno de Zaragoza se da la mayor concentración de inversión en carreteras del Ministerio de Fomento de toda España, sin duda ninguna. Por razones históricas hubo un convenio que viene de años atrás. Han ido madurando con el tiempo varias obras. Usted sabe que yo he estado allí recientemente poniendo varias piedras e inaugurando varias obras. Además, creo que está funcionando muy bien el tercer cinturón, aunque siempre hay alguna queja de señalización. Se está haciendo mucho. Se puede pedir más, evidentemente. De las que ha citado S.S., sabe que estamos trabajando en el estudio informativo del cuarto cinturón y estamos abriendo el tercero. Hay que entender que las cosas tienen que ir por sus fases, sin perjuicio de que no perdamos tiempo ninguno de nosotros.

En cuanto a la variante de Burgo de Ebro, tiene consignación presupuestaria suficiente —ha hecho referencia S.S. a que no la ha encontrado o que le parecía insuficiente— para el plan que hemos hecho de hacer primero una calzada con su proyecto, mientras hacemos el estudio informativo de la segunda para, en dos fases, pasar a la duplicación de la misma. ¿Cuándo se abrirá el túnel de Somport? Le digo lo mismo. Nosotros hemos hecho, creo que bien, todos los deberes. Por parte española no queda nada por realizar. La reapertura de un túnel que conecta las redes de dos países exige el acuerdo de ambos países.

En cuanto a la previsión que me ha dicho de San Juan de Mozarrifar, en las obras del GIF está previsto y encomendado específicamente resolver este problema, a la vez que se realizan las obras de la nueva conexión de alta velocidad. Respecto a la última pregunta que me ha planteado, de las conexiones con Plaza, iniciativa que me parece muy interesante y que sé que recientemente ha sido objeto de una presentación pública por carreteras y ferrocarriles, debo decirle que conectar Plaza con carreteras y ferrocarriles no es responsabilidad de la Administración general del Estado. Eso no forma parte de la red de interés general. Las carreteras son responsabilidad de la DGA. Puedo decirle que hay una perfecta conexión con la DGA. Al revés, se ha trabajado de común acuerdo entre la dirección de carreteras de la Conserjería de Obras Públicas y la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, poniéndose de acuerdo en la solución que ha sido estudiada de común acuerdo y autorizados los enlaces por la dirección general. Entiendo que no hay ningún problema, pero no es responsabilidad nuestra, es de la DGA. La conexión por ferrocarril ha sido prevista,

como sabrá S.S., en el convenio que hemos suscrito con la DGA y la ciudad de Zaragoza para definir las actuaciones a realizar con motivo de la llegada de la alta velocidad, donde se prevé, entre otras cosas, la construcción, por el sistema financiero que se prevé en ese convenio, de la llamada ronda sur ferroviaria, que es la que va dar acceso ferroviario a Plaza con el traslado de las instalaciones de mercancías que están actualmente en Delicias desde el centro de la ciudad a Plaza. Eso está en marcha. Está encomendado el estudio del mismo a RENFE por la sociedad creada en Zaragoza. Es un proyecto que en este momento, que yo sepa, no tiene ninguna dificultad, salvo la necesidad de los trámites sucesivos que como toda obra pública tiene que hacer. Con esto y seguro que dejándome alguna cosa, que lo siento, creo que he contestado a los temas que me ha planteado el señor Labordeta.

En cuanto al señor Sedó, le agradezco la referencia de que tenía que estar en otro sitio y ha preferido quedarse aquí, lo cual le honra. Voy a intentar contestar brevemente a los temas que me ha planteado. Obras de conservación. Me pregunta qué se hace con el dinero que no se gasta y quién y cómo se decide. A lo largo de mi intervención me he referido varias veces a esto. El dinero que no se gasta por lo que sea, porque no hay declaraciones de impacto ambiental, porque no hay disponibilidad de terrenos, porque hay modificados de obras, porque se resuelven contratos o por lo que sea, se gasta dentro de ese carácter indicativo que tiene el anexo de inversiones en otras obligaciones que surjan durante el ejercicio. En cuanto a cómo se decide qué actuaciones se hacen, se decide por el Ministerio de Fomento, como cualquier otro programa de inversiones, poniendo en orden razonablemente, acertaremos o no, las miles de necesidades que tenemos que administrar. No hay un criterio distinto para las actuaciones de conservación que el que hay para la red de alta velocidad, para el programa de carreteras convencionales o para el programa de modernización de ferrocarriles.

La travesía de Tárrega. He estado hablando hace poco con el alcalde de Tárrega sobre este tema, precisamente el día que estuve en Lleida, en la visita a la que ha hecho referencia usted, para poner la primera piedra del tramo Lleida-Alamús. Yo no comparto en este tema, señor Sedó, y no suelo discrepar mucho de usted, los juicios que ha hecho; al revés, pienso que los contrarios son los más ciertos. Dice S.S. que le parece injusto, incalificable o incorrecto —me parece que ha utilizado ese término— que apliquemos la orden ministerial de cesión de travesías a todos los ayuntamientos. A mi me parece que eso es lo justo. Lo justo es que el Ministerio de Fomento trate a todos los ayuntamientos por igual, al margen de que gobiernen los míos o los de al lado, o que me caiga bien el alcalde o no me caiga bien. Precisamente lo que hemos intentado hacer con la orden ministerial de travesías es eso, eliminar la arbitrariedad respecto de las decisiones que históricamente podrían

haber llevado a que en unos ayuntamientos se hagan maravillas para que las travesías se conviertan en grandes avenidas urbanas y en otros no se haga nada. Hemos establecido un criterio, que podrá ser discutible, homogéneo para todos los ayuntamientos de España, que no se aplica con retroactividad. Las obras licitadas antes de que entre en vigor la orden ministerial siguen adelante con los criterios anteriores. Las obras que no se han licitado en el momento en que entró en vigor la orden ministerial se les aplica la nueva orden. Si aplicásemos el criterio anterior a todos los proyectos en que se ha venido trabajando de actuaciones en travesías en toda España, esa orden ministerial no se aplicaría hasta dentro de quince o veinte años, porque proyectos como el de Tárrega para actuar en travesías urbanas los hay a montones en la Dirección General de Carreteras o en las demarcaciones, por miles y miles de millones de euros. Si todos esos tuviesen prioridad sobre la orden, seguiríamos sin aplicar criterios de homogeneidad y de justicia a todos los ayuntamientos de España durante muchísimos años. Por eso lo que estamos haciendo es decir a los ayuntamientos: ahora hay este marco, que es el mismo para todos los ayuntamientos de España y, por tanto, el que quiera entrar en el mecanismo de ese marco, que muchísimos ayuntamientos están entrando —por eso la referencia que he hecho un par de veces a lo largo de esta quizá excesivamente larga intervención mía al paso del capítulo 6 al capítulo 7 de parte de la inversión en conservación de carreteras en este ejercicio—, se firma un convenio con ellos, se les transfiere el dinero conforme a los baremos que fija la orden ministerial, y con ese dinero el propio ayuntamiento hace inversiones en las travesías. Siento discrepar, señor Sedó, en esta materia de usted. **(El señor Sedó i Marsal: Totalmente.)**

Permítame también que rechace esa afirmación, que sé que la ha dicho en tono de broma, de que se compliquen artificialmente los problemas para que luego el diputado del PP por la provincia los resuelva. El diputado del PP por la provincia, señor Llorens, hace una buena labor, como debe ser, defendiendo los intereses del territorio, haciendo llegar sus necesidades, pero nadie tiene la mente tan retorcida como para complicar arbitrariamente los problemas a efectos de que el señor Llorens los resuelva. También rechazo completamente la idea que ha expuesto S.S. de pasada de la creación de peajes para conservación de carreteras. No es ése el planteamiento del plan de infraestructuras ni del Ministerio de Fomento.

En cuanto a la cuestión que me ha planteado sobre la conexión de la alta velocidad con el puerto de Tarragona, por supuesto que tendrá conexión con la alta velocidad. Es un tema que ya está sometido a información pública. La alta velocidad sí es compatible con las mercancías, y cuando por razones de explotación sea necesario, una parte relevante de la red de la alta velocidad será común para viajeros y mercancías. En estos

momentos, por lo menos que yo sé, en cuatro países europeos y en dos asiáticos las mercancías ya circulan por la red de alta velocidad sin plantear ningún problema técnico. Nos obliga a diseñar sobre todo la resistencia de plataforma con unas características reforzadas respecto a aquellos tramos en los cuales está prevista la circulación de viajeros, pero no hay ninguna incompatibilidad técnica entre el uso mixto de una red de alta velocidad para mercancías y para viajeros. En concreto, el corredor mediterráneo tendrá ese uso mixto de mercancías y de viajeros.

Me pregunta también como está el diseño de la línea de alta velocidad en el entorno de Tarragona, Reus, etcétera. Como sabe S.S., salió a información pública hace unos meses el estudio informativo que denominamos de conexión entre el corredor mediterráneo y la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa, en el que se contempla la propuesta que hace el Ministerio de esa conexión en el entorno de Tarragona-Reus entre las dos redes. Ese estudio se ha sometido a información pública, se han recibido las alegaciones y continuará la fase de declaración de impacto ambiental.

Ha hecho una referencia cuasi final en su intervención a los problemas de estos días del aeropuerto de El Prat. Le agradezco que diga que no es culpa del aeropuerto el que haya llovido con la intensidad que lo ha hecho. Evidentemente es un fenómeno meteorológico, pero todos tenemos que intentar tener infraestructuras y mecanismos que nos permitan de todos modos laminar esos fenómenos adversos que de vez en cuando se producen con gran intensidad en todo el Mediterráneo. De paso aprovecho para decir que tampoco son responsabilidad de los aeropuertos otros incidentes que se han producido en los mismos, y en El Prat en concreto, y que se les ha imputado en los últimos meses. Son responsabilidad de los operadores que prestan servicio en los aeropuertos en régimen de libertad. El aeropuerto presta una infraestructura a unos operadores mercantiles libres, las compañías aéreas, que prestan servicios. Cuando fallan esos prestadores de servicios la responsabilidad no es del gestor del aeropuerto.

Me dice que sería bueno que explicásemos —y esta ha sido su última consideración— qué es el grupo Fomento, para evitar esa crítica que se hace a veces de que el Ministerio de Fomento no invierte en Cataluña cuando se constata que sí invierte, y mucho, a través de las empresas del grupo. Creo que está muy claro y que todo el mundo sabe que GIF, AENA, o puertos son Ministerio de Fomento. Lo que pasa es que hay algunos —y en su tierra los hay expresamente, y lo vemos en los periódicos— que, a la hora de hablar de las inversiones del Ministerio de Fomento, hacen el siguiente juego: ¿qué invierte Fomento en Cataluña? El GIF no lo contamos porque es para pasar a Francia y tiene que pasar por ahí por necesidad; aeropuertos tampoco porque, como en el fondo se invierte menos que

en Madrid, no merece la pena computarlo; puertos, ¿para qué? Nosotros tenemos puertos y en otros sitios no los hay. Siguiendo ese juicio, el Ministerio de Fomento no invierte; pero no invierte ahí ni en ningún otro sitio. Me parece que eso es tan estúpido y falaz que no creo que tenga credibilidad de verdad en ningún sitio; si usted dice que sí, tendremos que insistir, pero me parece que es absolutamente falaz y estúpido, como digo, hacer ese tipo de juegos, casi infantiles, para ir negando parcialmente la realidad y quedarse sólo con lo que les gusta.

En todo caso, el grupo Fomento es una realidad formada, como he dicho al principio, por el Ministerio de Fomento que, a efectos de inversiones, contiene básicamente los programas de inversiones de la Dirección General de Carreteras y de la Dirección General de Ferrocarriles, más algunas otras como las que realiza directamente Vivienda, Aviación Civil, Seguridad Marítima, etcétera. Tiene importantes empresas, sean entidades públicas empresariales o sociedades mercantiles, que se integran en el grupo, entre las cuales merece la pena destacar AENA, Puertos del Estado, RENFE, FEVE, GIF, Sasemar, SEPES —no sé si se me olvida alguna—, y algún organismo autónomo como el CEDEX. En conjunto, realizan las inversiones que se planifican y deciden desde la cabeza del grupo, que es el Ministerio de Fomento. Luego todo eso es inversión del Ministerio de Fomento que, años antes de crearse esas entidades, estaba en el propio ministerio y que paulatinamente, al crearse esas entidades públicas, se ha ido diversificando entre nuestros centros gestores, aunque se integra en una sola dirección política y planificadora que es el ministerio.

Con esto, señor presidente, paso a la intervención final del señor López-Amor; del ilustre señor López-Amor, dado que él ha renunciado a utilizar ese calificativo para sustituirlo por el de modestísimo. Es verdad que ha habido intervenciones muy localistas entre los que le han precedido en el uso de la palabra. Este secretario de Estado tiene obligación de contestar, en la medida de sus posibilidades, a lo localista y a lo general, si puede. En todo caso, creo que merece la pena de ser resaltado, y le agradezco que lo haya hecho, ese crecimiento de más del 16 por ciento de las inversiones del Ministerio de Fomento, que demuestra, por una parte, la profunda vocación y compromiso del ministerio con la ejecución del plan de infraestructuras pero también algo más: el compromiso del Gobierno de la nación y de su presidente con la política de infraestructuras como instrumento de convergencia real con la Unión Europea. El Gobierno, con su presidencia a la cabeza, está convencido de que invertir en infraestructuras, conforme a los parámetros del plan de infraestructuras, no es sólo poner cemento —si me permiten la expresión reduccionista— en el territorio; es hacer que España y sus posibilidades de creación de riqueza, de calidad de vida o de

creación de empleo, tengan un plus de oportunidad en el mercado de la Unión Europea en su conjunto. Por eso, en épocas en que hay que ser duros en el ajuste del gasto público, en que hay que respetar el déficit cero porque es bueno para España y su crecimiento, se mantiene esta clara prioridad en la política de inversiones permitiendo estos crecimientos importantes de las consignaciones presupuestarias que están al servicio, a través del gasto del grupo Fomento, de la creación de infraestructuras conforme a las previsiones del plan de infraestructuras.

En cuanto a la segunda consideración que ha hecho, puedo decirle que con este crecimiento de las inversiones el Ministerio de Fomento tiene más que garantizado que se cumplen las previsiones que hicimos inicialmente sobre la ejecución del plan de infraestructuras para el transporte. Estamos por encima del diseño que les explicó a SS.SS. el ministro de Fomento en su día, cuando expuso el plan de infraestructuras aquí. Los presupuestos de los años que han ido siguiendo, y ahora los de 2003, acreditan que el plan de infraestructuras es solvente desde el punto de vista financiero, perfectamente viable, y no hay ninguna dificultad financiera para ir ejecutándolo. El grado de ejecución que tiene en estos momentos es ya muy alto.

En materia de autopistas están en servicio 1.854 kilómetros; en ejecución, 322; en proyecto, 156 y en estudio informativo, 1.005 kilómetros. Respecto al total de la red, habría que sumar las dos cantidades. Lo mismo podría decirle de la red de alta velocidad que está en fase de estudio informativo de proyecto o de obras al cien por cien. Por tanto, creo que se ha dado un paso muy importante respetando la legislación vigente, que implica que no podemos hacer obras sin proyecto ni proyectos sin declaración de impacto ambiental ni declaración de impacto ambiental sin estudio informativo; aunque a algunos les parezca que esto lleva mucho tiempo, es la única manera de hacerlo. En todo caso, en una u otra fase tanto el programa de autovías como el de alta velocidad están al cien por cien en marcha. Lo mismo podríamos decir del programa de puertos y de aeropuertos en el que todas las obras diseñadas por los planes directores están en una fase u otra de su impulso y ejecución. Por tanto, los presupuestos de este año son una muestra más de que el compromiso con el Plan de infraestructuras del transporte se mantiene por parte del Gobierno al hacerlo viable financieramente con estos crecimientos de la inversión. Tenemos la garantía de que no hay más que horizontes positivos para que se haga realidad este objetivo tan ambicioso que diseñamos al comienzo de la legislatura de dotar en tan cortísimo plazo de tiempo a España de unas infraestructuras públicas, en el horizonte de esta década, de unas infraestructuras que nos permitan de verdad homologarnos en términos de convergencia real con Europa en infraestructuras para el transporte.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Vamos a interrumpir la reunión durante dos o tres minutos como máximo para hacer el cambio y recibir al director general del Ente Público AENA. (**Pausa.**)

— **DEL DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO AENA (SECO DOMÍNGUEZ) A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO-ERC (número de expediente 212/001177), GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO-BNG (número de expediente 212/001187), GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO-CHA (número de expediente 212/001196) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA (número de expediente 212/001255).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, continuamos con la comparecencia del director general del Ente Público AENA, don José Eladio Seco Domínguez, quien hará una primera y breve intervención y a continuación, como es costumbre, daremos la palabra a los portavoces.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO AENA** (Seco Domínguez): Señor presidente, señorías, encantado de poder comparecer ante esta Comisión para contarles todo lo que puedo y debo del presupuesto para 2003. A continuación les expondré de forma breve y resumida las líneas más significativas del presupuesto de AENA para dicho año y quedará a disposición de SS.SS. a fin de contestar y comentar las cuestiones que estimen oportuno.

La misión de AENA es proporcionar los servicios de aeropuertos y de navegación aérea que contribuyan al desarrollo del transporte aéreo nacional e internacional con seguridad, calidad, eficiencia y respeto al medio ambiente. Para ello AENA desarrollará las necesarias infraestructuras aeronáuticas para atender la creciente demanda de tráfico aéreo. Tras los atentados del 11 de septiembre del año pasado y el periodo de incertidumbre económica en el que nos encontramos y que ha afectado de forma muy importante al transporte aéreo, nuestra previsión para 2003 es optimista. Esperamos que durante el próximo año el tráfico aéreo experimente crecimientos positivos respecto a 2002: 5,12 por ciento en pasajeros, 3,29 por ciento en aeronaves y 3,51 por ciento en carga aérea. Con estas hipótesis de partida, las grandes directrices que guiarán las actuaciones de AENA en aeropuertos y en los sistemas de navegación aérea durante el año 2003 y que por tanto conforman su presupuesto son las siguientes. Primero, aumentar la seguridad en sus tres vertientes, la operativa, la de protección de las personas y las instalaciones, donde se encuadra la seguridad en los aeropuertos, en los centros de navegación aérea, la seguridad en los accesos al interior de las aeronaves y la prevención de riesgos laborales, con actuaciones que disminuyan el

número de incidentes-accidentes operativos que mejoren los índices de seguridad de los pasajeros así como los índices de siniestralidad laboral. Principalmente, y siguiendo la normativa internacional, será necesario continuar reforzando los medios puestos a disposición de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, que son los competentes para realizar su cometido en materia de seguridad y en especial los sistemas dedicados a la inspección del cien por cien del equipaje de bodega.

Segundo, mejorar la calidad de los servicios que presta AENA satisfaciendo las necesidades y expectativas de nuestros clientes y en general de toda la sociedad, buscando un desarrollo sostenible con el medio ambiente. Se continuará con el desarrollo e implantación de la política de calidad de AENA, basada en el modelo europeo de excelencia en la gestión (FQM) Apoyando este proceso en 2003 seguirán certificándose nuevos servicios clave con la ISO 9001 y nuevos aeropuertos obtendrán el certificado medioambiental ISO 14001. Es decir, serán tres patas: el modelo europeo de calidad, las ISO 9001 y las ISO 14001, que sirven para ajustar el sistema de la prestación de servicios.

La tercera gran pata en la que se basan los presupuestos busca modernizar la gestión en dos aspectos. A) Mejora de la eficiencia empresarial. Ejecutar el alto volumen de inversiones del plan de infraestructuras requerirá incrementar los recursos económicos generados, y para ello no sólo se van a aumentar los ingresos a través del desarrollo comercial sino que también se va a continuar implantando un plan progresivo de reducción de costes a través de la mejora de la eficiencia en los procesos productivos de AENA. B) Perfeccionamiento de la gestión de los recursos humanos. En 2003 se implantará en AENA un nuevo marco de clasificación profesional basado en la gestión por competencias, con el que se alinean los conocimientos, habilidades y aptitudes de los trabajadores de acuerdo con las necesidades y funciones de la organización. Asimismo, se continuarán potenciando las acciones formativas y la incorporación de nuevos controladores a la plantilla. C) Modernización de las infraestructuras, continuando con el desarrollo del Plan de infraestructuras 2000/2007 del Ministerio de Fomento para adaptar los servicios aeroportuarios y de navegación aérea a la demanda de tráfico prevista. El desarrollo de las actuaciones en infraestructuras aeroportuarias definidas en los planes directores quedarán ordenadas y coordinadas con el desarrollo urbano del entorno a través de los planes especiales que se espera finalizar el próximo año.

Las actuaciones inversoras más destacadas del Plan de infraestructuras para el año 2003 las podemos agrupar en cinco grandes bloques. En primer lugar, la continuación de la ampliación de los aeropuertos clave de la red (Madrid-Barajas y Barcelona) de acuerdo con sus planes directores. El desarrollo de nuevas pistas y edifi-

cios terminales junto con otras actuaciones importantes darán la capacidad necesaria para atender la demanda prevista en estos aeropuertos para los próximos años. En segundo lugar y muy importante, la potenciación de los aeropuertos turísticos, con actuaciones de ampliación en el lado aire y lado tierra, y la mejora de los equipamientos dependiendo de las previsiones de la demanda de tráfico aéreo. En tercer lugar, la extensión de la red a nuevos aeropuertos nacionales (Monflorite (Huesca), Burgos y Agoncillo (La Rioja), la potenciación de las bases aéreas abiertas al tráfico civil, la apertura de la base de Los Llanos (Albacete) y la construcción del helipuerto de Ceuta, de una gran importancia estratégica. En cuarto lugar, la adecuación del resto de aeropuertos de la red para permitir su desarrollo de acuerdo con la evolución del tráfico previsto. Las actuaciones tenderán a adecuar y modernizar las instalaciones actuales, destacando la adaptación a la climatología adversa de los aeropuertos del norte peninsular. En quinto lugar, el desarrollo de los sistemas e infraestructuras de navegación aérea, con actuaciones destinadas a la adaptación de los sistemas a los requerimientos de Eurocontrol e internacionales, principalmente en los aspectos de mejora de los sistemas de comunicación y sistemas de navegación y vigilancia, evolución de los sistemas automatizados y mejora de las infraestructuras y el consiguiente rediseño y resectorización del espacio aéreo español. En resumen, la actuación inversora en el año 2003 asciende a 2.205 millones de euros. Es el mayor volumen de inversión anual previsto desde la creación de AENA. Supone casi cuatro veces la inversión ejecutada en 2000 y más de dos veces la de 2001.

En relación con el presupuesto de explotación de AENA para 2003 están presupuestados unos gastos totales de 1.693 millones de euros y unos ingresos totales de 1.958 millones de euros. El resultado final, después de impuestos, nos lleva a obtener un resultado positivo del periodo de 107,5 millones de euros, necesario para la financiación del importante plan de inversiones en curso. Estas cuentas están sujetas a un cierto grado de incertidumbre y podrán materializarse, en primer lugar, tal y como se acaba de exponer, siempre que se cumplan las hipótesis de crecimiento de tráfico aéreo manejadas y, en segundo lugar, si en la presente tramitación parlamentaria son actualizadas las tarifas en los términos planteados por AENA: incremento general del 2 por ciento, así como de otras propuestas encaminadas a la progresiva recuperación de los costes en que incurre AENA en la prestación de los servicios que tiene encomendados. Sobre las tarifas tengo que recordar que se debe de tener en cuenta que las tarifas de AENA son las más baratas de Europa. Por otra parte, tomando la evolución experimentada por el IPC desde 1994, las tarifas aeronáuticas han disminuido, en términos reales, un 11,8 por ciento y las no aeronáuticas un 13,4 por ciento. También es conveniente recordar que todo

el presupuesto y en particular las inversiones de AENA se financian por esta entidad pública con los recursos económicos que genera por sí misma, junto con su propia capacidad de endeudamiento externo. Desde su constitución, AENA se ha autofinanciado sin recibir ni un céntimo de euro de dinero público. Únicamente ha recibido subvenciones europeas, en particular de los fondos FEDER.

Habiendo concluido el resumen general sobre la previsión de las actuaciones de AENA para el próximo ejercicio, quedo a disposición de atender las preguntas y aclaraciones que SS.SS. estimen conveniente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Debo recordar que llevamos dos horas de retraso sobre el tiempo previsto, por lo que en nombre de la Comisión debo presentarle nuestras excusas por el tiempo que le hemos hecho esperar —casi dos horas— y ruego a los portavoces, en función de esta situación, que ciñan sus intervenciones a un máximo de 10 minutos, sin pasar nunca de ellos, por favor. En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra su portavoz señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor Seco, bien venido por primera vez a la Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados, donde deseablemente debería haber intervenido en anteriores ocasiones —y no se lo imputo a usted— desde el momento de su toma de posesión, hace ya ocho o diez meses. Sé que es un funcionario cualificado del Estado, con dilatada experiencia como ingeniero en ejercicio en otras funciones, pero le han encomendado la misión de la Dirección General de AENA en una etapa de evidente crisis estructural. Consiguientemente, como hay que hablar de los presupuestos del 2003, no podemos dejar de mencionar aspectos que creemos que son motivo de tremenda preocupación ciudadana.

En primer lugar, el tema de personal. El Grupo Parlamentario Socialista le formulará, a partir de mañana —usted no es un veterano en estas líderes parlamentarias—, una serie de informaciones de muy diferente índole. Le expondré algunas de ellas. Le vamos a hacer un número muy elevado de preguntas acerca de la situación de los controladores españoles. Nosotros creemos que se ha venido acentuando la crisis, sin que los ciudadanos entiendan que convoquen huelga pero no se pongan en huelga, que estén en huelga de celo pero camuflada. Los primeros días del mes de agosto o finales de julio, centenares de aeronaves no salieron a su hora, hubo un comunicado del sindicato USCA en el que decían que se negaban a hacer horas extraordinarias. Los ciudadanos, sorprendidos, se preguntaban qué pasaba con estos controladores, con lo que ganan y hacen horas extraordinarias y ahora están en huelga. Nosotros sobre esto le vamos a formular un número muy importante de preguntas. Queremos conocer cuál

es el salario medio de un controlador en un aeropuerto tipo Barajas, El Prat, Málaga, Reina Sofía, Palma de Mallorca, etcétera; queremos saber cuál es la masa salarial, cuáles han sido los motivos de discrepancia y el incremento que se tiene que efectuar como consecuencia del estatuto de los controladores de circulación aérea, que viene del año 91, que se modificó en mayo de 1998, que ahora parece ser que se está renegociando y que por intervención del ministro el mes de agosto pasado se resolvió pero en los últimos días se ha vuelto a reproducir. Las Cortes Generales tienen la obligación ineludible de pedir información al Gobierno y, obviamente, usted es el responsable de ese departamento. Y esa información tiene que verse reflejada también en partidas presupuestarias. Desde la perspectiva de la repercusión que tienen los servicios, reitero que es obligación suya y nuestra profundizar y saber qué está ocurriendo. Y le vamos a preguntar cuál es la previsión de incremento del número de controladores, porque realmente queremos saber qué pasa. Es que ni siquiera hay un comunicado gubernamental sobre qué está ocurriendo. Nosotros creemos que el sistema se ha desinflado, por lo que el Grupo Parlamentario Socialista ofrece su cooperación para hacer que se reponga la credibilidad de AENA y el servicio que tiene que prestar. La crisis es innegable. Esto requerirá información y le ruego que nos la facilite de la forma más rigurosa posible de acuerdo con las peticiones que formularemos en materia de personal. No voy a entrar en el personal vinculado a los sistemas de navegación, pero somos conscientes de que AENA ha perdido personas muy valiosas que se han pasado al sector privado. Nosotros creemos que AENA se encuentra inmersa en una crisis estructural nada despreciable.

En cuanto a las infraestructuras, le pedimos la mayor información posible, la que nos pueda dar ahora y la que nos pueda facilitar en un futuro, sobre la situación del plan Barajas. La información de que disponemos pone de manifiesto que hay un retraso notable en la construcción del nuevo edificio terminal. Las obras se adjudicaron sin que el proyecto definitivo estuviera terminado y tenemos copias de escritos que ha dirigido la UTE, integrada por una serie de empresas, como contratista de la obra del nuevo edificio terminal, exponiendo que el proyecto de dicha obra es incompleto, insuficiente y para algunas partidas de obra inexistente, además de las extensas contradicciones que existen. Es decir, no disponemos de documentación al respecto, por lo que no nos hagan un arabesco lateral a la hora de decirnos qué está pasando de verdad. Asimismo le pedimos información acerca de las inversiones. Desde la perspectiva del uso de los servicios, ¿qué piensa AENA hacer con la nueva terminal, la T4, si es que se denomina así, en un futuro? También le solicitamos la mayor información posible sobre el resto de la red, porque no deja de asombrarnos que de pronto, en relación con la Ley de Navegación Aérea del año 1960, apareza-

ca en la ley de acompañamiento un artículo que modifica el artículo 43 de esa ley para posibilitar que la iniciativa privada pueda construir y explotar aeropuertos. Y se ve venir por el horizonte un nuevo aeropuerto de interés general en Ciudad Real, otro en Castellón y otro en Murcia, según comentarios, pero nosotros no lo tenemos documentado y por eso queremos que nos indique cuáles son las razones por las cuales se ha producido la modificación de ese artículo de la Ley de Navegación Aérea. Queremos preguntarle por los resultados económicos de todas las empresas participadas por AENA, concretamente por AENA Internacional, qué invierte, qué beneficios saca, qué papel está jugando, en qué concursos participa, cuáles ha ganado, cuáles ha perdido y, en cuanto a los que ha perdido, por qué circunstancias. Le preguntamos también por CLASA, Centros Logísticos Aeroportuarios, qué papel está jugando y qué cantidad de dinero ha invertido AENA. En fin, CLASA no puede ser un ente no sometido al control de las Cortes Generales españolas, sino que tiene que rendir cuentas. También le queremos pedir información sobre SENASA. Para nosotros es una asignatura pendiente imputable a todos los gobiernos la formación del personal vinculado al mundo de la aeronáutica. De SENASA, que es un ente que coparticipa con entidades privadas para la formación del futuro personal laboral en los distintos ámbitos de la aeronáutica, se nos tiene que rendir cuentas, queremos saber qué está haciendo concretamente.

Señor Seco, es cierto que, con motivo de la Ley de acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado del año 1998, el Estado se obligaba a adaptar los planes directores, que se han aprobado. Los planes directores son instrumentos importantes, pero no cuantifican ni temporalizan las inversiones. Recuerdo que en todos los planes directores publicados a lo largo de los últimos ejercicios, 2001 y 2002, en el Boletín Oficial del Estado, en forma de ordenes ministeriales, aparece la exposición de motivos, con todos los argumentos, y a continuación cinco artículos, de los que el último siempre es la coletilla, dejando las inversiones *ad calendas graecas*. Nosotros queremos saber qué inversiones se van a realizar. Lamentamos mucho decirlo, porque nos identificamos en el ente, no le agradamos, sino que queremos coadyuvar a su relanzamiento, pero lamentamos que AENA sea un ente oscurantista. Quisiera saber —y estoy seguro que todos los diputados también, porque las preguntas van siempre en ese sentido—, por un lado, una lista con los aeropuertos, aeropuerto de El Prat, aeropuerto de Barajas, aeropuerto Reina Sofía, aeropuerto de Gando, aeropuerto de El Hierro y otra lista con sus rentabilidades, cuál gana dinero y cuál pierde. Queremos saber los rendimientos económicos derivados de la aplicación de todas las tasas. Intuimos que hay del orden de siete u ocho aeropuertos que realmente son rentables y que están manteniendo la estructura de los demás. No pre-

sumamos demasiado de que los Presupuestos Generales del Estado no consignan una peseta, porque los aeropuertos españoles los estamos manteniendo todos los usuarios, qué duda cabe. Desde luego, no nos puede satisfacer que nos diga usted que las tasas son inferiores a la media comunitaria, etcétera. Le queremos preguntar, por ejemplo, cuál es el futuro del aeropuerto de Torrejón, porque es un tema en el que se ve venir cierta situación de tensión. Queremos que nos hable sobre las características del helipuerto de Ceuta y qué planes tienen para los aeropuertos de interés general de Monflorete, de Burgos o el de Logroño. Como diputado por la provincia de Santa Cruz de Tenerife tengo un interés excepcional en conocer con el mayor rigor posible en las contestaciones por escrito a las preguntas que le formularé la evolución del aeropuerto Tenerife-Sur, que tiene una auténtica situación de conflictividad en mi tierra, es decir, no se entiende nada de lo que está pasando. Un concurso que se abrió —aunque usted acaba de tomar posesión de su cargo— en noviembre de 1995 para elegir el equipo que tendría que redactar los proyectos del nuevo campo de vuelo y la nueva área terminal, al día de hoy no se ha resuelto ni se ha dejado desierto. Esto es algo increíble. Se le ha encargado a INECO, empresa que usted conoce mucho, como es obvio, por su prestigioso pasado profesional en la misma, que a su vez lo ha subcontratado a ANACO, una empresa holandesa que les está haciendo trabajos, y dependiendo de lo que ésta diga se elevará una propuesta al Gobierno. Hay que profundizar en esta situación, porque estoy hablando de Presupuestos Generales del Estado del año 2003, no estoy derivando a ninguna otra cuestión. En suma, son muchísimos los aspectos que van a ser objeto de petición de información por parte del Grupo Parlamentario Socialista, porque la ciudadanía española está sorprendida de lo que está pasando con las redes aeroportuarias, en muchísimas ocasiones por causas imputables a los operadores o a las compañías aéreas. Esta mañana en la comparecencia del subsecretario del ministerio hicimos un análisis porque no entendíamos lo que estaba pasando con las bodegas de los aviones del Airbus 320 de Iberia, ni lo que ocurre con la huelga soterrada del sindicato de técnicos de mantenimiento de aeronaves, imputables no a AENA sino precisamente a los operadores portuarios, pero se van sumando los problemas y se podría decir que estamos bajando una pendiente francamente peligrosa de la que hay que salir. No creo que sea una exageración, porque no hay más que ir por las terminales para hacerse eco de la situación de incomodidad de los ciudadanos. Voy a terminar en un minuto, señor presidente. En lo que a seguridad aeroportuaria se refiere, este es un tema absolutamente relevante. Nos gustaría que nos explicara la repercusión de la tasa. En suma, señor Seco, le deseo suerte en su gestión, pero intente usted contestar lo que estime oportuno. Insisto en que tendrán que dedicar horas a respondernos con rigor,

porque en años anteriores se han producido contestaciones que han sido arabescos laterales —permítaseme la terminología coloquial— y estamos en un momento en el que desde luego no vamos a tolerar contestaciones para salir del paso.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Seco, al hilo de la intervención del señor Segura, como usted no tiene la experiencia de otros comparecientes que han venido otros años, quiero aclararle que usted puede optar por contestar ahora a las preguntas que le formulen o que le entreguen por escrito o contestar por escrito a la Comisión, en un tiempo prudente entre 48 ó 72 horas, y la Comisión naturalmente hará llegar su contestación a los portavoces. Quiero que sepa que no tiene usted obligación, ni siquiera ahora, de contestar a todo. Sabiendo esto, ordene usted su contestación como considere oportuno.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, en nombre de Chunta Aragonesista, tiene la palabra, el señor Laborde.

El señor **LABORDETA SUBÍAS**: Bienvenido, señor director general de AENA. Pidiendo perdón por ser localistas, vuelvo a referirme fundamentalmente a las instalaciones situadas en Aragón, las de la capital aragonesa, así como las de Monflorite, que figuran en la cola de las inversiones ejecutadas por AENA durante estos últimos tiempos. El de Zaragoza, donde sólo se han invertido 50.380 euros, ocupa el puesto 38 de un total de 47 aeropuertos y el de Monflorite, con 1.670, figura en el lugar 41 del ranking. Son los últimos datos disponibles relativos al período entre el 1 de enero y el 9 de julio de 2002. Espero que el señor director de AENA pueda darnos mejores noticias en cuanto a la ejecución de estos tres meses que han transcurrido desde entonces. En definitiva, cumplida más de la mitad del actual ejercicio presupuestario, en Zaragoza sólo se ha invertido el 1,3 por ciento de los 3,7 millones de euros previstos para este año y en Huesca sólo el 0,16 por ciento. No sé decirle si hay o no relación causa-efecto, pero se observa un continuo descenso en el transporte de carga de mercancías desde 1997 en el aeropuerto de Zaragoza, cosa que no ha ocurrido, por ejemplo, en el de Vitoria. Si esto es lo que ha pasado hasta ahora, tampoco podemos compartir el criterio utilizado para el próximo año por AENA que figura en los Presupuestos Generales del Estado, dado que se disparan las cifras de inversiones para el aeropuerto de Monflorite, 4 millones de euros, en proyectos nuevos, mientras que para el de Zaragoza sólo se destinan 694.000 euros en proyectos nuevos. Parece más lógico y sensato que exista, a juicio de Chunta Aragonesista, otro reparto de la distribución de las inversiones de AENA.

El Ministerio de Defensa ha cedido 70 hectáreas de la base del aeropuerto de Zaragoza, que todavía no han sido utilizadas, a pesar de que hay una empresa aragonesa que quiere traer 80 aviones para aparcarlos y que

muestra su preocupación por la falta de disponibilidad de estos terrenos. No sé si esto es estrangulamiento económico o no, pero los puestos de trabajo que se podrían crear son importantes para Zaragoza y su entorno. Queremos recordarle, señor director general, que recientemente se aprobó en sesión plenaria del Congreso de los Diputados una moción en la que se instaba a concluir esta cesión de suelo. Por tanto, aprovechando su comparecencia, nos gustaría saber cómo se está atendiendo esta demanda y qué plazo de tiempo calcula AENA para que el aeropuerto civil de Zaragoza pueda disponer de este suelo.

Finalmente, en cuanto a las inversiones durante el período 1996-2001, las instalaciones de la capital aragonesa ocupan el puesto 27, con 10 millones de euros y las de Monflorite el 41, con 1.916.000 euros. Este aeródromo ha empezado a entrar en los planes de Madrid en 2001 y antes no contaba con ninguna partida presupuestaria. Por el contrario, el de Zaragoza ha ido perdiendo peso. En 1999 recibió más de 4 millones de euros, en el 2000, un millón y medio, el año pasado, medio millón y este año sólo ha recibido de momento un pellizco de 50.000 euros. En definitiva, queremos que nos aporte esas dosis de optimismo con las que algún director anterior a usted nos ha hablado en alguna comparecencia.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): En nombre de Convergència i Unió, el señor Sedó tiene la palabra.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor Seco, en su primera intervención ante la Comisión reciba por parte del Grupo Catalán (Convergència i Unió) nuestro saludo y las gracias por su comparecencia y por la información que nos ha dado y la que aún nos puede proporcionar, teniendo en cuenta que, dependiendo del tiempo, tal vez no le pueda escuchar, pero mañana recogeré las actas taquigráficas y podré conocer lo que haya contestado respecto a los dos o tres temas que voy a exponerle.

Quisiera que me dijera cómo esta la situación operativa del actual centro de control de Gavà, que se ve afectado y es causante de lo que está pasando en el aeropuerto de Barcelona; es causante indirecto, porque el motivo principal son los litros de agua caídos por metro cuadrado estos días en la zona de Barcelona. En el presupuesto de AENA figura una partida para el nuevo centro de control de Gavà y quisiera que me indicara su cuantificación para este año. No la he encontrado, aunque he de decirle que no la he buscado aún, pero este es un tema que me urge conocer en este momento, ya que dependiendo de lo que me conteste quizás debamos impulsarlo con enmiendas al presupuesto para el año 2003 o tengamos que proponer alguna obra adicional respecto al centro que en estos momentos —no sé si ya está operativo o no—

tenemos en construcción en Gavà. Este un tema que me preocupa mucho actualmente, porque los medios de comunicación hablan mucho de él, pero desconocen su verdadero estado.

El segundo asunto que me preocupa es el aeropuerto de Reus, mi ciudad. El portavoz del Grupo Popular —que ahora no está— dice que hacemos mucho trabajo de campanario para las ciudades de nuestras circunscripciones, y así es, yo lo he hecho, aunque en la comparecencia del secretario de Estado también he hablado de cosas de ámbito general. El aeropuerto de Reus tiene aprobado un plan director que recoge unas obras a realizar ya, que tienen presupuesto este año. Se va a construir una terminal de llegadas, que al parecer tiene que ser provisional durante el desarrollo del plan director. Este plan está muy influenciado por la creación del Centro Superior de Enseñanzas del Aire en Reus, centro de grado universitario que ya está en funcionamiento. En estos momentos el centro necesita de AENA la concesión del uso de un espacio para tener sus avionetas, ya que están utilizando zonas del aeroclub, pero no hay manera de que AENA les conteste; incluso han pedido una entrevista, a la que me han solicitado que les acompañe, porque ya he intervenido en este tema en otros momentos con otros presidentes del organismo. Verdaderamente, estamos preocupados, porque se va a empezar a montar un edificio provisional para este centro educativo, que puede ser trasladado, pero que puede convertirse después en definitivo, y no sabemos si hay demasiadas relaciones que priman entre AENA y SENASA o algún otro organismo parecido. Eso sería muy grave, porque aquí hay una fundación en la cual están la Generalitat de Catalunya, el Ayuntamiento de Reus, la Diputación y la Universidad Rovira i Virgili. En su momento se pidió a AENA que entrara, pero no creo que lo haya hecho, y, en cambio, las relaciones son muy malas.

Dentro de este plan director que está aprobado y publicado en el Boletín Oficial del Estado desde hace tiempo, AENA tiene la propiedad de todo el recinto del aeropuerto. Curiosamente, a finales del año pasado —cuando usted no era aún presidente de AENA, pero le faltaba un mes o así—, la Dirección General de Ferrocarriles —la Secretaría de Estado de Infraestructuras también está al corriente del tema— presentó una documentación sobre la conexión del corredor ferroviario del Mediterráneo, que viene desde Valencia, llega hasta Vilaseca y Salou, en Tarragona, y enlaza con la línea de alta velocidad en Perafort (Tarragona), que es la estación de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa. Según los planos y documentos del estudio informativo, el trazado pasa por encima de lo que tenía que ser en el plan director una futura tercera pista para aviación general, sin el conocimiento de AENA y sin el conocimiento de la Dirección General de Aviación Civil. Esto lo he comprobado yo mismo

con el entonces director general de Aviación Civil, aunque no con AENA.

Por tanto me extrañó muchísimo que existiendo en el plan director del aeropuerto unas ordenanzas que recogen el compromiso de que no se pueden hacer construcciones que puedan perjudicar el futuro del mismo, el propio ministerio pase por encima tranquilamente. Hay un acuerdo con parte de los ayuntamientos de la zona, pero hay otras partes afectadas, básicamente en la ciudad de Reus, que no lo ven nada bien, porque se habla mucho en el ministerio y en AENA de intermodalidad, cuando con una simple S es muy fácil variar un poco el trazado para que, en vez de pasar por donde se ha proyectado, que es la zona sur del aeropuerto, pase por la zona norte, al otro lado de las pistas, de tal modo que al lado de la terminal que ustedes van a construir se pudiese construir también la estación de la zona sur, que ya está proyectada. En Reus, a 100 kilómetros de Barcelona, tendríamos la posibilidad de una pista, que ya funciona, la ampliación de una segunda y una tercera pista de aviación general que ya está prevista. Si el trazado pasara por la zona norte y al lado de la terminal se pudiera construir la estación de ferrocarril de alta velocidad, a 30 ó 40 minutos de Barcelona, para mí, esta estación vendría a ser una ampliación del aeropuerto de Barcelona.

Le he tenido que dar la explicación porque no sé si esto ha llegado a sus oídos. Quisiera saber si AENA ha hecho alguna alegación al plan —ya que en la época en que usted entró en AENA estaba abierto el plazo de alegaciones— defendiendo su territorio o si ha aceptado el plan, lo que me parece bien si ustedes lo creen oportuno, porque tienen derecho a hacerlo, pero sería interesante saber si en este caso AENA presentó alegaciones. No puedo preguntarle por la Dirección General de Aviación Civil, que creo que las hizo o las quería hacer. Sobre este tema podría encontrar información en hemerotecas en el sentido de que, según dicen, tanto AENA como la Dirección General de Aviación Civil se enteraron de que por encima de su territorio pasaba una línea de alta velocidad sin que la Dirección de Ferrocarriles del ministerio les hubiese consultado nada.

Perdone, porque quizá me he salido del ámbito presupuestario, pero también quiero decirle que tengo pedidas algunas comparecencias para tratar temas de El Prat; hoy he pedido una comparecencia suya para explicarnos lo que está sucediendo, y todas ellas pretenden, especialmente la de hoy, de forma muy clara, tener un debate con usted y que nos explique el tema con sosiego. Lo he sacado a colación en una circunstancia en que ha llovido como hacía tiempo que no ocurría, con las consecuencias que le he relatado. Es un accidente, pero vamos a trabajar en ello.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): En nombre del Grupo Parlamentario Popular, la señora González del Valle tiene la palabra.

La señora **GONZÁLEZ DEL VALLE GARCÍA DE LA PEÑA**: En primer lugar, quiero agradecer al señor director general su presencia y felicitarle por su intervención, precisa y clarificadora. Asimismo, confirmamos que nuestro grupo apoya plenamente las políticas seguidas por esta entidad pública, sobre todo si tenemos en cuenta el esfuerzo inversor patente en los presupuestos de 2003. A diferencia de la visión apocalíptica manifestada por el señor Segura sobre la situación de AENA, nuestro grupo valora positivamente, con ilusión y optimismo, dicho esfuerzo, ya que las inversiones previstas para 2003 ascienden a 2.205 millones de euros, mientras en 2002 ascendieron a 2.002 millones de euros. Esto supone un gran incremento respecto al presente ejercicio; dobla los presupuestos en inversiones de 2001 y supone cuatro veces los de 2000. **(El señor Segura Clavell: Impresionante.)** Es el mayor presupuesto en inversiones de la historia de AENA. También quiero destacar el hecho de que las tasas aeronáuticas españolas sean las más bajas de Europa y no hayan sido actualizadas en los años 1999, 2000 y 2001, como tampoco lo han sido las no aeronáuticas en dichos años, y en 2002 sólo lo han sido en un 2 por ciento. Hay destacar, cómo no, tenemos que decirlo, que desde el año 1998 hasta el año 2002 las tarifas aeronáuticas han disminuido de forma muy significativa. **(El señor Segura Clavell: Espectacular.)**

Asimismo, quiero resaltar el cumplimiento del compromiso del ministro de Fomento, ratificado en el Congreso de los Diputados. Todos los planes directores de todos los aeropuertos españoles están terminados y aprobados y, lógicamente, en desarrollo de las previsiones contenidas en cada uno de estos planes, AENA está efectuando las inversiones correspondientes para dar cumplimiento a las previsiones del respectivo plan director de cada aeropuerto. Sin restar importancia a los demás, cómo no vamos a destacar las cuantiosas inversiones que se están realizando en el aeropuerto de El Prat, en desarrollo del llamado plan Barcelona. Hoy mismo, el presidente Aznar ha puesto la primera piedra del campo de vuelo en Barcelona. Igualmente destacables son las inversiones para las obras ya comenzadas en el aeropuerto Madrid Barajas, especialmente las relativas a la creación de dos nuevas pistas de vuelo, cuya primera piedra colocó también recientemente el presidente. **(El señor Segura Clavell: Por segunda vez.—El señor Ortiz González: Otra piedra.)**, y la construcción de una nueva terminal. Todas estas obras convertirán los mencionados aeropuertos en unos de los más modernos y competitivos de Europa y, por qué no decirlo, del mundo.

Nuestro grupo, recogiendo la sensibilidad de la opinión pública, sabe que se están haciendo mejoras en todos los aeropuertos, y quizás el señor director podría abundar en este tema, tanto para seguridad de los vuelos, despegues y aterrizajes, como para control de pasajeros y de equipajes, sobre todo a raíz de los tristemen-

te famosos hechos ocurridos el 11 de septiembre del año pasado en los Estados Unidos.

Sin más, quiero reiterar al director General nuestra felicitación por su intervención y el apoyo de nuestro grupo a su gestión.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Seco, tiene usted la palabra para contestar a las intervenciones de los portavoces.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO AENA** (Seco Domínguez): Señorías, muchas gracias por todas las intervenciones. Espero contestar a todas las preguntas que me han formulado, si bien antes quiero dejar claro que mi gestión en AENA empezó el 2 de marzo de este año, con lo cual llevo al frente de ella seis meses, y que, como ya venía siendo en AENA, mi gestión estará sujeta a las máximas exigencias de transparencia y sometida a las mejores prácticas empresariales. Quisiera que todos los señores diputados estuvieran tranquilos en ese aspecto. Yo me brindo para aclarar, comentar, esclarecer e informar de todo aquello que se considere necesario. Mi gestión es totalmente pública y no está sometida a ninguna exigencia que no sea la máxima comunicación de todas aquellas actividades que yo desarrolle. Si no lo logro, no será porque no quiera sino porque no tenga esa capacidad, pero quiero dejar patente mi voluntad y mi tenacidad en el mantenimiento de este principio, en donde las mejores y máximas exigencias éticas se pongan de manifiesto en mi gestión. Hecha esta primera puntualización, quisiera ir respondiendo de la mejor manera posible todos aquellos comentarios que han formulado sus señorías.

En cuanto a la intervención del señor Segura, entiendo que me va a hacer por escrito sus preguntas, con lo cual daré ligeras explicaciones sobre sus planteamientos y que quede muy claro que haremos una exposición exhaustiva y extensa de todos aquellos temas que S.S. quiera saber. Desde luego, esa será mi voluntad, así lo pondré de manifiesto y no me cabe la menor duda de que lo conseguiremos. En cuanto a los controladores quisiera dejar claro que nos encontramos en un mundo conflictivo, como se ha puesto de manifiesto en los últimos meses, aunque es cierto que desde AENA hemos sabido dar respuesta y nos hemos movido con agilidad para resolver los conflictos planteados. Señorías, créanme, con los controladores mantenemos un diálogo continuado a lo largo de dos o tres semanas al mes, dada la singularidad de este colectivo. Nuestra capacidad de diálogo y la disposición a mantenerlo se pone de manifiesto y se materializa en esas horas y horas de reuniones con ellos. Comprendan S.S. que si esos diálogos no dan después el resultado esperado, no es porque nosotros no estemos en una buena disposición para resolver cuantos problemas se presenten. En estos momentos el colectivo de controladores aproximada-

mente es de 1.800. Desde el año 1997, que eran 1.442, hemos pasado a tener en el año 2003 1.983, en resultados netos, teniendo en cuenta tanto las incorporaciones como las jubilaciones que ha habido, es decir, aproximadamente ha habido más de 540 incorporaciones. También quiero poner de manifiesto que en el año 1997 se firmó el primer convenio colectivo con los controladores. Ese es un foro de diálogo y de referencia permanente, aunque a pesar de ello no somos capaces en algunos momentos de mantener al cien por cien la tranquilidad laboral. Eso sí, en cuanto expusieron los problemas, aquí estuvimos en el mes de agosto y en el tiempo récord de dos semanas resolvimos ese conflicto. El de la semana pasada se manifestó totalmente al margen del sindicato de controladores. La torre de control alteró sus condiciones de trabajo y generó una serie de problemas al sistema de transporte, que se explota en red, pero de los 1.800 controladores sólo fue un colectivo de once. También pusimos de manifiesto nuestra disposición permanente al diálogo y en cuestión de tres días fuimos capaces de firmar un acuerdo en donde pusimos, negro sobre blanco, los compromisos que adquiriríamos, que en ningún caso fueron de tipo económico. Señor Segura, respecto a los controladores, todo aquello que juzgue conveniente saber que con mucho gusto se lo haremos llegar. A través de las preguntas que se nos formule le responderemos más extensamente y le aclararemos todo cuanto sepamos, porque todo lo que sabemos lo contaremos.

En cuanto a la situación del plan Barajas es la obra civil más importante del mundo en este momento. Es una obra aproximadamente de unos 3.800 millones de euros y es compleja. Esperamos que esté terminada en el plazo previsto y para el año 2004 esperamos tener en explotación el nuevo Barajas. No cabe la menor duda de que tenemos problemas. Llevaremos a cabo este plan Barajas tan ambicioso con nuestros recursos, generados con nuestro esfuerzo y apoyados por todo el sector, lo que no evita que haya problemas. Existen problemas, como en toda actividad económica, que son gestionados con la máxima dedicación. Esperamos en el año 2004 cumplir con lo previsto y haber invertido aproximadamente 3.800 millones de euros.

En cuanto al desglose de las grandes cifras le puedo decir que para el nuevo terminal hay una inversión de 545 millones de euros; aparcamiento y accesos, 141 millones de euros; el satélite, 307 millones de euros, y otras actuaciones y asistencia técnica llevan 175. Es decir, este programa del área terminal lleva detrás de sí una inversión de 1.170,45 millones de euros. En cuanto a sistemas tecnológicos para el desarrollo de la actividad en el interior de esta gran terminal de Barajas, el sistema automático de tratamiento de equipajes supondrá una inversión de 269 millones de euros, la del *people mover* que servirá para la comunicación del nuevo dique con el satélite es de 100,5 millones de euros. Hay una planta de cogeneración que todavía está en fase de

licitación. Las centrales eléctricas supondrán una inversión de 27,24 millones de euros. Las canalizaciones y otras actuaciones y asistencias técnicas de control y vigilancia supondrán la suma de 6,5 millones de euros más 28,26 millones de euros. El sistema tecnológico llevará tras de sí una inversión de 432 millones. Los accesos serán 292 millones de euros. Ya no voy a desglosarlo porque se lo daremos por escrito en el momento que se formule la pregunta. En cuanto al campo de vuelo, la ampliación de las pistas y todas las plataformas, supone una inversión de 874,99 millones de euros. Además, hay una serie de partidas complementarias que dan un total de 3.760,65 millones de euros.

En cuanto a las inquietudes que hay sobre AENA internacional quiero despejar toda duda que pueda ponerse de manifiesto. Las máximas exigencias de transparencia y las mejores prácticas administrativas se ponen de manifiesto. Informaremos de todo ello. Como sabe muy bien S.S., AENA internacional está en diferentes proyectos internacionales; estamos en México, con el grupo Dragados y Unión Fenosa, explotando doce aeropuertos; estamos en Colombia, con tres aeropuertos, el de Cartagena, Barranquilla y Cali; estamos en Cuba, en el aeropuerto de Cayo Coco. Si no me falla la memoria me parece que esos son los aeropuertos en los que estamos.

Respecto a CLASA, que tiene la responsabilidad del desarrollo e impulso de las actividades logísticas en los aeropuertos, está cumpliendo con su responsabilidad y daremos información exhaustiva de todas sus actividades. SENASA no es una empresa del grupo Fomento, no es una empresa de AENA, SENASA tiene una contraprestación de servicio en cuanto hace las funciones de formación de los controladores. Para ello tenemos un contrato que, si no recuerdo mal es de aproximadamente unos once o doce millones de euros, que es la contrapartida a la formación de estos controladores.

En cuanto a los planes directores, podemos estar satisfechos porque no creo que haya país en el mundo que cuente con toda su red aeroportuaria debidamente planificada previendo los desarrollos futuros. Los 47 aeropuertos que constituyen la red de AENA tienen sus planes directores. ¿Qué buscan estos planes? El plan director busca hacer una prognosis de la evolución de la demanda para obtener los terrenos necesarios y conseguir el máximo desarrollo que atienda esa máxima demanda. Ese es el objetivo del plan director. Es un mecanismo de planificación aeroportuaria. A partir de ese mecanismo de planificación aeroportuaria, donde se hace una prognosis de la demanda, la responsabilidad de AENA es, de acuerdo con esa prognosis y de acuerdo con la evolución del mercado, hacer con la antelación adecuada todos los planes y proyectos que puedan atender la demanda en el momento que se produzca. Ese es el objetivo.

El plan director tiene un segundo objetivo, que es vincularlo con la planificación territorial. Ese terreno y

sus servidumbres los queremos vincular con la planificación territorial a través de la figura urbanística que se prevé en la Ley del Suelo: los planes especiales. Como muy bien decía, estamos haciendo el cien por cien de los planes especiales de los 47 aeropuertos. No les quepa la menor duda, señorías, de que este también es un hito de referencia de planificación y de previsión. No hay país en el que su sistema aeroportuario esté planificado y además ligado a la planificación territorial, de acuerdo con la casuística y las singularidades de cada uno de los localismos en que se ubican los territorios. Estamos con los 47 planes especiales.

En cuanto a la cuenta de resultado de los aeropuertos, suscribo completamente su inquietud. En primer lugar, vamos a tener la cuenta de resultados de AENA en tres grandes cuentas: la cuenta de resultados de navegación aérea, que es una actividad perfectamente identificada y precisa, la cuenta de resultados de aeropuertos, y la cuenta de resultados de la dirección, de la presidencia de la corporación, que se repartirá de una forma ponderada, según nuestra dedicación a los aeropuertos y a la navegación aérea, para que en todo momento SS.SS conozcan cuál es la dedicación económica y los esfuerzos que nos consume cada una de nuestras actividades.

Dentro de navegación aérea tendremos nuestras cuentas de resultados en las cinco regiones aéreas que tenemos distribuido el territorio. Además, tendremos la cuenta de resultados de la dirección corporativa de navegación aérea, que se imputará a cada una de las regiones en que se distribuye el espacio español. De forma homotética, haremos lo mismo en los aeropuertos. Tendremos las cuentas de resultados de los 47 aeropuertos, con sus ganancias, sus pérdidas, sus amortizaciones y sus inversiones, que constituirán la cuenta de resultados del sistema integrado de aeropuertos que gestiona AENA. La máxima transparencia formará parte de nuestros hábitos corporativos de gestión.

En cuanto al aeropuerto de Torrejón, simplemente tenemos un convenio con el Ministerio de Defensa para atender la aviación general que puntualmente, y hasta que se acaben las obras de Barajas, está prestando servicio.

En Ceuta, como bien saben SS.SS., en los presupuestos generales se pide por parte de AENA el cambio de su objetivo social, de forma que se nos dé la competencia también de la gestión de helipuertos. Si así fuese, tendríamos la competencia de la gestión del helipuerto de Ceuta.

Respecto a Tenerife Sur, conoce muy bien S.S. su problemática. Ha sido difícil terminar el plan director. Hemos terminado el plan director haciendo la envolvente de todas las necesidades; es decir como consecuencia de la evolución de la demanda, hemos tenido la previsión pesimista, la normal y la optimista. En la previsión optimista, en cuanto a las afectaciones que genera por su máxima demanda, tenemos dos terrenos en

ese aeropuerto. De esta manera, hemos previsto el máximo desarrollo posible, previendo tanto la construcción de la pista sur como la de la pista norte. En estos momentos no tenemos el orden fijado. Como consecuencia de ello, y para que sea fruto de un consenso, está el trabajo que ha hecho el Ministerio de Fomento de acuerdo con el Gobierno canario, utilizando un presupuesto para realizar ese trabajo, que según la intervención del señor ministro en el Congreso de los Diputados, se dijo que una vez de acuerdo con la metodología y los principios que deben regir ese trabajo, se implantaría lo que se dedujera de ese trabajo. Quisiera remitirme a la intervención del señor ministro en el Congreso de los Diputados.

En cuanto a la seguridad aeroportuaria, quiero indicarle que es una máxima preocupación. Decía anteriormente que la seguridad aeroportuaria tiene tres vertientes: la operativa, la de protección de las personas y de las instalaciones y la de seguridad y salud laboral. El 11 de septiembre afectó fundamentalmente a la segunda, no a la primera, es decir a la seguridad de las personas que van a viajar a bordo y la garantía de que los equipajes no sean peligro para los viajeros. Si no se cambia de aquí a final de año, nos estamos preparando para inspeccionar el cien por cien del equipaje en bodega. Actualmente ya se inspecciona el cien por cien de los viajeros, a través de los arcos y de los equipos de rayos equis a la hora de pasar el primer control de seguridad.

He traído información sobre seguridad porque lo consideraba muy relevante. Quiero indicarle que en el año 2002 habremos invertido 14 millones de euros, pero en el año 2003 invertiremos 128 millones de euros con el fin de cumplir las máximas exigencias. Terminaremos el año 2002 cumpliendo las exigencias de la inspección del cien por cien pero con equipos provisionales y en el año 2003 haremos la instalación definitiva de todos los equipos, lo que nos lleva a una inversión de 128,9 millones de euros. En el año 2004 prevemos 75; en 2005, 41 millones de euros y en 2006, 15 millones de euros. De ahí que se ponga de manifiesto esta punta de inversión que tiene AENA tanto en el año 2003 como 2004. No obstante, como todos estos temas que le inquietan van a ser objeto de su pregunta, me comprometo a responderle con mayor profundidad en todos ellos.

Paso a Aragón, señor Labordeta, y quisiera poderle contestar lo mejor posible. La inversión prevista para el año 2003 en la Comunidad Autónoma de Aragón asciende a 9,5 millones de euros, siendo el desglose por centros el siguiente. En el aeropuerto de Huesca-Monflorite prevemos una inversión de 4,19 millones de euros; y en el aeropuerto de Zaragoza, 5,37 millones de euros. En el periodo 2000-2007 las previsiones de inversión en la Comunidad Autónoma de Aragón ascienden a 74,2 millones de euros, siendo el desglose en el aeropuerto de Huesca-Monflorite 45,2 millones

de euros, y en el aeropuerto de Zaragoza 28,9 millones de euros. El aeropuerto de Zaragoza tiene un equipamiento abundante para la demanda que hoy existe en Zaragoza, y no hay ningún estrangulamiento en estos momentos en la capacidad en cuanto a infraestructuras disponibles en relación a la demanda existente. Todo avión que quiera volar hacia Zaragoza hay *slots* y hay capacidad suficiente para atender esa demanda; esa es la competencia que tenemos en AENA, facilitar las infraestructuras para que el transporte aéreo que desarrollan terceras empresas tenga capacidad y no tenga obstáculo ni cuello de botella en las infraestructuras aeroportuarias. Por tanto la responsabilidad de AENA, tal y como se ha venido haciendo en el pasado y se continuará en esta línea, es que exista suficiente dotación de infraestructuras. Si no está asentado en una base logística no es porque AENA no haya dotado de infraestructuras al aeropuerto, pero impulsaremos todo lo que esté de nuestra parte, cumpliendo con los estatutos y con el objeto social nuestro, coadyuvaremos, no le quepa la menor duda.

En relación a la transferencia efectiva de terrenos — 70 hectáreas— de la base militar del aeropuerto civil existe una diferencia de posturas entre el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Fomento en cuanto a si hay que abonar la correspondiente factura por estas 70 hectáreas de terreno como consecuencia de una addenda que en 1998 acordó transferir estos terrenos a AENA. En estos momentos la situación es que ambas secretarías de Estado del Ministerio de Defensa y del Ministerio de Fomento acordaron emitir una consulta a la abogacía del Estado, estando a la espera de recibir tal contestación dado que en un principio entendemos que dentro del acuerdo suscrito entre el Ministerio de Defensa y AENA estaba incluida ya la transferencia de este suelo. Si tenemos que pagar lo pagaremos, pero queremos saber a ciencia cierta qué hay que pagar.

En cuanto al aeropuerto Huesca-Monflorite cuenta con una inversión total prevista para la puesta en servicio de 45,2 millones de euros. Para el año 2003 la previsión es de 4,19 millones de pesetas y se prevé finalizar todas las actuaciones en el segundo trimestre del año 2005.

Respecto al plan director de Huesca-Monflorite, aprobado como el resto de los planes directores de los aeropuertos de interés general, la selección de Jaca como candidata a la organización de los Juegos Olímpicos de invierno del año 2010 motivó la realización de un análisis para evaluar si las infraestructuras aeroportuarias previstas en el plan director aprobado satisficieran la posible demanda que este evento pudiera requerir. De este estudio se concluyó la necesidad, entre otras actuaciones, de ampliar la longitud de la pista de vuelo a 2.100 metros, 600 metros más de lo inicialmente previsto, lo que permitirá la operación de aeronaves de mayor tamaño y con un mayor radio de alcance. Por tanto, se ha redactado un nuevo plan director del aero-

puerto Huesca-Monflorite que se ha remitido el 8 de octubre de 2002 —es decir, hace muy poco tiempo— al Ministerio de Fomento para su tramitación y aprobación, según lo establecido en el Real Decreto 2591/1998 de 4 de diciembre. AENA ha iniciado la redacción de los proyectos precisos para el desarrollo del aeropuerto de Huesca-Monflorite. Las actuaciones cuyos proyectos están siendo redactados se agrupan en tres grandes bloques: el nuevo campo de vuelos que incluye la construcción de una nueva pista de vuelo —habrá dos, la dedicada a vuelos sin motor y la dedicada a aviación comercial—, una plataforma de estacionamiento de aeronaves y la calle de salida perpendicular y acceso a plataforma, así como su balizamiento; la nueva área terminal con su edificio para el bloque técnico y el aparcamiento; y la urbanización que incluye los nuevos accesos, camino y vallado perimetral, un edificio multiservicio, instalaciones de abastecimiento de combustible y de agua. Permítame que tras este comentario aflore mi pequeño espíritu romántico porque allí me saqué el título de vuelo sin motor, el título C, por lo cual tengo especial cariño a esta base.

La inversión para realización de estos proyectos cuya contratación se formalizará en breves fechas asciende a 1.000.000 de euros, estando prevista su conclusión para abril de 2003. Como AENA remitió a finales de julio de 2002 la memoria y resumen de estas actuaciones al órgano medioambiental competente, se estima que también para finales de abril de 2003 estará publicada la preceptiva resolución medioambiental de las obras. La necesaria adquisición de terrenos ha pasado por sus diferentes etapas, estando pendiente de que se aprobara en Consejo de Ministros de este mismo mes de octubre la declaración de utilidad pública y urgente ocupación, con lo cual los terrenos podrán estar a disposición de AENA en abril de 2003. Creo que he dado respuesta a todas las inquietudes del señor Laborleta. Si no es así, lo haremos con mucho gusto con información complementaria.

En cuanto a los planteamientos del Grupo Catalán (Convergència i Unió), quisiera aclarar, dada la actualidad de los hechos, el problema que ha surgido en el centro de control del aeropuerto de El Prat. El centro de control del aeropuerto de El Prat se construyó en el año 1980. Está construido en una zona doblemente inundable, no solamente porque el nivel freático de la zona donde está construido aflore casi a nivel del suelo y por tanto las condiciones del drenaje del mismo sean mínimas, sino porque, además, al lado hay una riera de difícil acceso y mantenimiento, con lo cual la gran cantidad de agua que llegó a caer —más de 20 litros a la hora— anegó toda la zona e incluso también anegó la riera que permite el drenaje de este territorio. Esto hizo que se vieran afectadas las condiciones de operatividad del centro de control aéreo. Progresivamente fuimos entrando en diferentes niveles de contingencia, pasando de la situación de normalidad a situaciones de tráfico restrin-

gido. ¿Con qué objetivo? Porque en situaciones extraordinarias los procedimientos prevén acciones también extraordinarias, pasando del nivel de normalidad a los diferentes niveles de contingencia denominados nivel de contingencia B, que es reducir la capacidad del espacio aéreo y del aterrizaje en aproximadamente el 50 por ciento, al nivel de contingencia en el que se puede decir que esta reducción es drástica, dado que el número de aterrizajes o despegues que se permite es de 10 aproximadamente. Teniendo en cuenta que las condiciones normales de operación del aeropuerto de El Prat es de 52 operaciones a la hora, evidentemente mantener 10 operaciones a la hora quiere decir que en una hora son retrasados 42 vuelos, en dos horas 84 y en tres horas 126. Teniendo en cuenta la rotación de las aeronaves, un problema de más de 120 vuelos se puede decir que es colapsar el sistema. El aeropuerto de El Prat tiene el 14 por ciento del tráfico nacional de pasajeros aproximadamente, y lo mismo aproximadamente en operaciones. Ese 14 por ciento mantenido en el tiempo, dado que la explotación aeronáutica es una explotación en red, descompone inmediatamente los ciclos y los turnos de asignación de aviones a los diferentes vuelos y desequilibra completamente a las compañías, en cuanto a la asignación de tripulaciones a los diferentes vuelos; se deslocaliza y desubica. Ese es el riesgo que tiene un sistema complejo de explotación en red.

En cuanto a la normalización del aspecto operativo, ésta se llevó a cabo a la una del día de hoy, con lo cual creemos que el impacto sobre la explotación del transporte estará completamente normalizada para mañana. Como consecuencia de esto se actualiza la adjudicación que hicimos en febrero, donde AENA adjudicó el nuevo centro de control de Gava. Esto va a permitir evitar, aliviar y, sobre todo disminuir los riesgos ante situaciones no previstas e impredecibles. El nuevo centro de control, que se empezó en febrero, creo que estará en operatividad para el año 2004, aunque no recuerdo exactamente la fecha; con lo cual, los riesgos disminuyen. Ahora bien, señorías, es necesario recordar que estaremos sometidos permanentemente a los riesgos meteorológicos predecibles, pero cuya intensidad es seguramente impredecible, y más con el cambio que se está experimentando en la climatología, donde los grandes acontecimientos aumentan en frecuencia y en la localización. Eso nos debe exigir readaptar nuestros procedimientos y métodos operativos para funcionar con mayor eficacia ante este incremento evidente de los riesgos que se van a generar ante sucesos predecibles, pero que no lo son en su intensidad.

En cuanto al aeropuerto de Reus, creo que han sido subsanadas las incoherencias de los comentarios sobre el plan director. No obstante, señor presidente, haremos llegar una contestación por escrito aclarando y desglosando todas las inquietudes que ha manifestado S.S. sobre el aeropuerto de Reus.

Quiero agradecer al Partido Popular su reconocimiento, pero antes me gustaría aprovechar para poner de manifiesto la importancia de las tasas para la eficiencia y la viabilidad del Plan de Infraestructuras 2000-2007. Dicho plan prevé una inversión de aproximadamente 11.000 millones de euros, que tienen que ser pagados anualmente con un servicio de deuda. Por suerte, la credibilidad financiera y operativa de AENA, tanto en el mundo aeronáutico europeo como internacional, así como en el financiero, es importante, dado que en estos momentos tenemos cubierto en dos años lo referente a la disponibilidad financiera para hacer los pagos y desembolsos que prevé el Plan de Infraestructuras. Esperamos firmar a corto plazo nuevos compromisos de préstamos que nos permitirán cubrir todo el período 2002-2005. Por tanto estos préstamos, que están basados en nuestra credibilidad y respetabilidad, exigen una actualización de las tasas. Como muy bien puso de manifiesto S.S., las tasas aeroportuarias, a día de hoy, en términos reales han bajado el 4,5 y el 5 por ciento desde el año 1998. Esa es la realidad. Este es un trabajo por hecho por IATA, es decir, hecho por nuestros clientes. No hay mejor calidad que la medida por nuestros clientes; no hay mayor fiabilidad que la opinión de nuestros clientes. Es a través del tamiz de nuestros clientes por el que queremos medir nuestra gestión y por el que pensamos que se nos ha de valorar. En cuanto al trabajo hecho por IATA el año pasado, ha establecido con claridad que nos situamos, en términos reales, en el 4,5 y en el 5 por ciento, y en el penúltimo lugar en cuanto al valor de la tasa media; solamente nos supera el aeropuerto de Estocolmo. Hay que saber que el aeropuerto de Barajas es el quinto en el ranking europeo y el aeropuerto de Barcelona, si no recuerdo mal, el décimo. Por encima de nosotros están el aeropuerto de Frankfurt, el de Amsterdam, el Skopje, el de Heathrow y el Charles de Gaulle. Todos ellos nos doblan en sus tarifas, a todos ellos los podemos equiparar en cuanto a la calidad del servicio prestado y tenemos unas tarifas muy inferiores. Ruego a S.S. que lo consideren porque esa es una de las explicaciones —hay muchas— de por qué las compañías de bajo coste no triunfan tanto en los destinos de España. Triunfan más en otros destinos porque allí sí tienen ventajas en cuanto a las tasas y en cuanto a las tarifas que pagan. Aquí en las líneas regulares todo el mundo se beneficia de las tasas más bajas y es muy importante porque la revisión de las tasas aeroportuarias nos ha de permitir unos ingresos de aproximadamente 130 millones de euros. Tengan en cuenta, señorías, que la cuenta de resultados que proponemos en nuestro presupuesto de 2003 es generar unos recursos para la financiación del Plan de infraestructuras de 107 millones de euros. La no actualización de las tasas condicionaría nuestro desarrollo aeroportuario y futuro, aunque también pondremos en marcha nuestras medidas para adaptarnos a la coyuntu-

ra y a las exigencias que como a toda empresa pública se debe exigir y nosotros debemos responder.

El plan Barcelona. Hoy hemos puesto la primera piedra de la ampliación del campo de vuelo, con una inversión de 309 millones de euros, tiene una inversión total de 2.125 millones de euros. Hay que recordar que el plan Barcelona se puso en marcha en octubre de 1999 cuando se aprobó el plan director, y ya entonces hubo que pasar todas las exigencias administrativas relativas al impacto ambiental. La declaración de impacto ambiental del aeropuerto de Barcelona se aprobó en enero de este año y ya tenemos ahora el cien por cien del plan Barcelona en marcha, parte ejecutada, otra parte en ejecución, otra parte en licitación y otra parte todavía en proyecto, pero el cien por cien de los proyectos necesarios para desarrollar el Plan Barcelona están ya en marcha, por ello esperamos concluirlo en el plazo esperado.

Respecto a los temas de seguridad creo que en la respuesta que he dado al señor Segura he aclarado algunas cuestiones. No obstante, he de decirles el gran esfuerzo de seguridad que estamos realizando en los tres planos; en el plano operativo, tanto en la operación aeroportuaria como en la operación de navegación aérea; en el plano de la protección de las personas y de las instalaciones y en el plano de la seguridad y salud laboral. Ello se pone de manifiesto puesto que para este año prevemos esa inversión tan importante que anteriormente he mencionado y que continuará en los próximos años.

La postura que exponemos en el presupuesto de 2003 pretende atender el desarrollo del Plan de Infraestructuras 2000-2007, atender esta meseta de gran inversión que se plantea en los años 2001, 2002 y 2003, a continuación descende pero después hay que pagar lo que ahora gastamos y desarrollar la totalidad de los aeropuertos, porque el presupuesto 2003 no es del plan Barajas y del plan Barcelona, es de la totalidad de los 47 aeropuertos y ninguno de ellos en estos momentos está sometido a restricción de tráfico derivado de la demanda. En estos momentos tenemos la oferta que la demanda nos exige. Seguramente la mayor oferta genera una mayor demanda. Tenemos ciertas restricciones en horas punta en Barajas y Barcelona porque estamos saturados en este momento, pero las condiciones que hoy nos exige el mercado están atendidas. Seguro que generando más infraestructura se generará más demanda y se generará más actividad económica. A ese objetivo de eficacia, de eficiencia y de prever la infraestructura necesaria atiende el presupuesto por el cual hoy comparezco y espero que S.S. me aprueben.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Gracias, señor Seco, por sus explicaciones a los distintos grupos parlamentarios.

Vamos a suspender durante unos segundos la Comisión para despedir al señor Seco y recibir al presidente de Enausa. (**Pausa.**)

— **DEL PRESIDENTE DE ENAUSA (ORTÍ BORDÁS). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO-BLOQUE NACIONALISTA GALEGO (número de expediente 212/001188) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA (número de expediente 212/001262).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Reanudamos la sesión de la Comisión con la comparecencia del presidente de Enausa, don José Miguel Ortí Bordás, al que no sé por qué, todos los años le hacemos la misma faena, le dejamos para el final, pero como él es un avezado parlamentario y miembro de la Administración del Estado, comprende esto.

El formato, señor Ortí, es que usted hace una breve intervención presentando los presupuestos, luego los portavoces le hacen preguntas a las que usted contesta y se termina la comparecencia.

Tiene la palabra, señor Ortí.

El señor **PRESIDENTE DE ENAUSA** (Ortí Bordás): Señorías, tan sólo quiero decir o, mejor dicho, recordar que la actividad de ENA desde sus orígenes puede resumirse en tres períodos históricos. En el primero, que abarcaría los 11 años transcurridos desde su fundación en 1984 hasta 1995, la actividad de la Empresa Nacional de Autopistas se dedicó a reflotar sus concesionarias Audasa, Aucalsa y Audenasa, que en el momento de su adquisición por el Estado se encontraban en una muy grave situación económica, como saben sus señorías. El segundo periodo es el bienio 1995-1996 en el que ENA resultó ganadora del concurso para la construcción, conservación y explotación de las autopistas A Coruña-Carballo, A-55, y Puxeiros-Val Miñor, A-57, convocado por la Xunta de Galicia. El tercer periodo es el comprendido entre 1996 y la actualidad. Estos últimos años han sido cruciales en el desarrollo del grupo, tanto en lo que respecta a la definitiva consolidación financiera y de gestión de todas sus concesionarias como al establecimiento e inicio de una ambiciosa política de expansión.

La Empresa Nacional de Autopistas, que no recibe aportaciones públicas de ningún tipo o cuantía desde 1988, como ya he dicho en anteriores comparecencias ante esta misma Comisión, se financia autónomamente en los mercados de capitales nacionales y extranjeros. En la actualidad, la Empresa Nacional de Autopistas y sus concesionarias, gozan de una excelente calificación crediticia en los mercados financieros nacionales e internacionales, que se deriva de la importante mejora que han experimentado sus magnitudes económicas y financieras.

Los esfuerzos por potenciar la actividad del grupo ENA en estos últimos años, junto con el apoyo cons-

tante de nuestro accionista, han sido decisivos para alcanzar un cambio radical en las magnitudes económicas y financieras de todas nuestras concesionarias, hasta el punto de que hoy puede asegurarse que ha concluido el saneamiento financiero y el grupo está en inmejorable situación para afrontar el futuro desde una posición de estabilidad y solvencia difícil de prever hace unos años.

Como parte integrante de la política de dotar a España de infraestructuras modernas, está, cómo no, la apuesta por las autopistas de peaje. Fruto de la misma ha sido la culminación del primer Plan Nacional de Autopistas de Peaje, con 464 kilómetros de autopistas licitadas y la perspectiva de un ambicioso segundo plan, que comprenderá 769 kilómetros de nuevas autopistas.

Quisiera recordar también que en la actualidad, el grupo ENA integra las concesionarias Audasa, que tiene la concesión estatal de autopista del Atlántico, la A-9; Aucalsa, que explota la concesión estatal de la autopista asturleonés, la A-66; Audenasa, que desarrolla la concesión autonómica de la autopista de Navarra, la A-15; Autoestradas de Galicia, que ostenta la concesión autonómica de la autopista A Coruña-Carballo o A-55 y la autopista de Val Miñor o A-57, que se encuentran totalmente en servicio.

Además, nuestro grupo participa en otras concesionarias. En Accesos de Madrid, titular de la concesión de las autopistas de peaje R-3 y R-5; en la Autopista Central Gallega, titular de la concesión del tramo Santiago-Dozón; en la autopista Madrid Sur, titular de la concesión de la R-4; en la Concesionaria de Los Lagos, titular de la autopista de peaje en Chile, que cuenta con la operadora Los Lagos, en la que también tenemos participación y cuyo objeto es la explotación y conservación de la anteriormente citada autopista.

Por otra parte, tengo la satisfacción de poder decir a los señores diputados que el nivel tarifario de nuestro grupo es extraordinariamente moderado. Mientras la media del peaje para vehículos ligeros en España se sitúa actualmente en 0,078 euros por kilómetro, las concesionarias del grupo ENA tienen los siguientes precios medios por kilómetro: Audasa, 0,064 euros, un 18 por ciento por debajo de la media española; Audenasa, 0,070 euros por kilómetro, un 10 por ciento menos que la media nacional; Autoestradas de Galicia, 0,047 euros por kilómetro, un 40 por ciento menos que la media nacional. En realidad aplica los precios medios más baratos de todas las concesiones estatales y autonómicas de España; Aucalsa, 0,097 euros por kilómetro, un 24 por ciento más que la media nacional, debido al hecho de que se trata de una autopista de alta montaña, con los elevadísimos costes de explotación y mantenimiento que esto supone, y a la importante inversión que ha demandado la construcción de siete dobles túneles, con una longitud total de 17 kilómetros. Es también con diferencia la más barata de las autopistas que tienen un elevado volumen de túneles en España.

A pesar del bajo nivel tarifario preexistente al que acabo de aludir, las concesionarias del grupo también han recogido en sus tarifas las medidas aprobadas durante los últimos años por el Gobierno, dirigidas a rebajar los peajes. Aplican por tanto descuentos que suponen un 7 por ciento del total de la recaudación y que son compensados por el Ministerio de Fomento. Estos descuentos se aplican de manera lineal en las tarifas de la A-66 y de forma selectiva en los siguientes tramos de la A-9: Pontevedra-Vigo, reducción del 19,13; Morrazo-Vigo, descuento del 30 por ciento y Rande-Vigo, descuento también del 30 por ciento. Por otro lado y como consecuencia de la política comercial que realizan nuestras sociedades, a los usuarios que realizan el viaje de vuelta dentro de una determinada franja horaria se les aplica un descuento del 25 por ciento en Audasa y del 20 por ciento en Aucalsa. También con el objeto de reducir los costes que soportan determinados usuarios que utilizan en sus desplazamientos el tramo O Morrazo-Vigo, de la autopista del Atlántico, la Xunta de Galicia, a través de la Consellería de Política Territorial y la Diputación de Pontevedra acordaron subvencionar el peaje en el referido tramo, asumiendo dichas administraciones el coste de la citada medida a partes iguales.

Dicho esto, quisiera agregar que para el año 2003 el grupo ENA prevé alcanzar unos resultados antes de impuestos de 68 millones de euros. Las inversiones ascenderán casi a los 71 millones de euros, inversiones cuya mayor parte se destinarán a culminar la construcción de los tramos Fene-Ferrol y Rebullón-Tui o Rebullón-frontera portuguesa. Dato significativo es que tanto las inversiones realizadas en el pasado como las inversiones en curso se financian no sólo con los fondos generados por la operación de las autopistas, sino también y de manera relevante con endeudamiento, como inmediatamente veremos.

Permítanme comentar brevemente a continuación las inversiones realizadas por nuestro grupo en los últimos años, así como las que tiene previsto realizar en 2003 y siguientes. Al final de 2001 la inversión en inmovilizado material alcanzaba un importe total de 2.354,3 millones de euros, habiéndose incrementado en el período 1996-2001 en un 21 por ciento. La mayor inversión acumulada ha sido la realizada por Audasa en la A-9, que alcanzó en 2001 la cifra de 1.306 millones de euros, con un aumento en el período considerado de 218 millones de euros, materializados principalmente en los nuevos tramos puestos en servicio (Guísamo-Miño, Miño-Cabanás, Cabanás-Fene, Rande-Puxeiros y Puxeiros-Rebullón) y en los que se encuentran actualmente en construcción, es decir, Rebullón-Tui y Fene-Ferrol.

La inversión acumulada en Autoestradas se situó a diciembre de 2001 en más de 120 millones de euros, correspondientes a la construcción y puesta en servicio de las dos autopistas que constituyen el objeto de su concesión: A Coruña-Carballo y Puxeiros-Val Miñor.

Por su parte, la inversión acumulada de Aucalsa se situó en 2001 en 640 millones de euros. En su conjunto, pues, hay que decir que este esfuerzo inversor cifrado en ese inmovilizado material que alcanzaba al final de 2001, 2.354,3 millones de euros, ha hecho posible que actualmente el grupo ENA tenga en servicio un total de 437 kilómetros de autopistas de peaje. En cuanto a proyectos en marcha, están en construcción actualmente 25 kilómetros en los tramos de autopista de los tan citados Fene-Ferrol y Rebullón-Tui.

Consecuencia de este esfuerzo inversor es el endeudamiento del grupo ENA, que actualmente alcanza los 1.273 millones de euros repartidos de la siguiente manera: Audasa, 832 millones de euros; Aucalsa, 332 millones de euros; Audenasa, 94 millones de euros, y Autoestradas, 15 millones de euros. La solidez financiera del grupo se ha acrecentado en los últimos años con un acusado incremento de nuestros recursos permanentes, que a finales de 2001 alcanzaban 1.190 millones de euros, un 37,5 por ciento más que los disponibles en 1996. Han colaborado singularmente a alcanzar esta posición de solidez los más de 300 millones de euros que han representado los resultados positivos de los ejercicios 1996 a 2001.

Por otra parte, para el ejercicio 2003, el grupo ENA prevé obtener financiación por un importe aproximado de 350 millones de euros, de los que 318 se destinarán a refinanciación de operaciones financieras con vencimiento en el ejercicio y el resto a las nuevas inversiones en curso.

La mejora constante de la calidad y el poder aportar al usuario todas aquellas novedades que la moderna tecnología ofrece, constituye una preocupación constante de nuestro grupo. Por ello, el año próximo Audasa pondrá en servicio un sistema de peaje dinámico en la A-9. Su instalación se justifica por la necesidad de ampliar la capacidad de cobro de peaje y por la conveniencia de hacerlo a través de un sistema que proporcionará a nuestros clientes un servicio mejor y más rápido que el de los sistemas convencionales.

Por otra parte, la seguridad es, ha sido y sigue siendo la gran prioridad para este grupo. Quede constancia pues de que estamos realizando un gran esfuerzo por aumentar los niveles de seguridad en nuestras autopistas. A ello están colaborando sin duda las actuaciones que estamos llevando a cabo en la mejora de firmes, balizamientos y señalización.

En fin, señorías, considero que el grupo ENA goza en estos momentos —antes lo he anticipado— de una situación saneada, buenas perspectivas de desarrollo en el futuro, excelentes profesionales y proyectos de interés en los que trabajar con el objetivo de seguir creciendo. Hemos cumplido los objetivos que nos fijamos, desde el de llevar a feliz término la construcción y puesta en servicio del trazado original de la A-9 y de ampliarla hasta Ferrol, hasta el de disponer de una excelente calificación en los mercados de deuda; desde

el de mantener el nivel de nuestros peajes por debajo de la media nacional hasta el de alcanzar una paz social duradera y con unos convenios colectivos con una amplia vigencia temporal; desde el de presentar unos resultados positivos y crecientes hasta el de mantener una importante presencia en nuestros proyectos nuevos de autopistas de peaje.

En fin, agradezco su atención y quedo a disposición de los miembros de esta Comisión para contestar aquellas cuestiones que, en relación con el objeto de esta comparecencia, quieran formular.

Muchas gracias por su atención, señorías.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ortí Bordás.

He de comunicar a SS.SS. que el señor Rodríguez, representante del Bloque Nacionalista Galego, me ha pedido que le excusara ante la Comisión y ante el señor Ortí Bordás, por no poder estar presente ahora, ya que ha tenido que coger el penúltimo avión que tenía a Galicia, porque en el último no tenía billete. Esta es la razón de que no esté presente. Quedan puestas de manifiesto sus excusas.

Tiene la palabra, representando al Grupo Socialista, su portavoz el señor Hernández Cerviño.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: En principio, quiero agradecer la presencia del señor Ortí Bordás, para empezar rápidamente a plantear las cuestiones de más interés en torno a Enausa, alegrándonos de que lo económico vaya bien. Evidentemente estamos ante una empresa pública en la que su capital es del Estado y hoy, a través del SEPI, es también una sociedad anónima y tiene obligaciones como tal. Al mismo tiempo, y es lo importante, es un instrumento de fomento a través del cual la política de autopistas se sustancia.

En esta comparecencia, más que del seguimiento de los presupuestos, interesan diversas cuestiones de marcado carácter político y social respecto a la concepción de la movilidad por autopista en Galicia. Hemos visto cómo nos ha referido la situación de Audasa, de Aucalsa, de Audenasa, de Autoestradas de Galicia y de otras, y nos ha presentado una situación financiera que está bastante bien. Sin embargo, yo quería centrar el tema en Galicia, como es tradicional en esta comparecencia, dada la enorme relación que existe de Audasa con Galicia. Y vamos a ir rápidamente a enumerar una serie de casos y problemas que espero tengan cumplida información y respuesta por parte del señor Ortí Bordás.

El primer caso es el de Fene-Ferrol. Evidentemente, lo ha señalado muy bien el señor Ortí Bordás, se está construyendo, pero nosotros urgiríamos a que esta obra se hiciese cuanto antes dada la necesidad de comunicar estas dos zonas. En segundo lugar, el tramo Rebullón-frontera portuguesa. En principio quería confesar públicamente mi agradecimiento al señor Ortí Bordás por su intervención ante algunos elementos que han

podido distorsionar las relaciones entre los vecinos y Audasa. Pero aquí también quería decir que ha habido incidentes desagradables que han causado alguna víctima y quería imponer, dado el origen profesional de cada uno, la racionalidad como elemento fundamental de las relaciones de Audasa, la constructora, y la vecindad. Tengo que decir que en una anterior conversación y reunión que tuve con la demarcación de carreteras de Galicia, por indicación y a través del señor Ortí Bordás, se nos atendió estupendamente y se solventaron unos cuantos problemas que yo creo que eran fundamentales, pero desgraciadamente estos problemas de alguna manera han vuelto a resurgir. Creo que hay que profundizar en las relaciones con los afectados y le pediría al señor Ortí Bordás que hiciese un esfuerzo para que se arreglasen la mayoría de los problemas que presentan, que son de una nimiedad asombrosa. Yo particularmente he estado paseando por las obras de la zona de Porriño y de Mos, y la verdad es que le puedo presentar una relación de estos problemas y señalarle, como he dicho antes, que son nimios, que solamente contribuyen a enturbiar unas relaciones que deben de ser por sí buenas.

Tercer punto, los peajes. Con los peajes tenemos una posición diferente. El señor Ortí Bordás me dirá que su obligación es ganar dinero y que su obligación como empresa es que esté saneada, y estamos todos de acuerdo. También nos ha dicho que ha habido rebajas de peajes tanto en el tramo Vigo-Pontevedra, como en el de Rande-Vigo. Pero yo creo que aquí hay una cuestión que es importante. El tramo Fene-Ferrol se considera gratuito, quizá sea por el hecho de la propia concesión. Yo le señalaría que en el tramo de Rande a Vigo hay prácticamente el mismo problema que entre los habitantes de la zona de Cangas, Moaña, etcétera, es decir, el Morrazo y Vigo. Estamos formando un área metropolitana que es indisoluble en sí misma, usted lo sabe perfectamente, y por eso quería saber si había alguna intención, tanto en el tramo de A Barcala como en el de Rande, de variar la posición de autopistas sobre este tema. Incluso le preguntaría la posición respecto al peaje en el resto de Galicia, porque se van a plantear en el futuro diversas cuestiones.

En la comparecencia del presidente de Enausa tengo la obligación de preguntarle su opinión sobre la repercusión de la ley de concesiones públicas, que actualmente está en trámite en el Congreso, y que ha permitido al presidente de la Asociación de Sociedades Concesionarios de Autopistas y Vías de Peaje unas manifestaciones en las que decía que si se variaba el plazo máximo de explotación significaría una subida automática de los peajes.

Siguiente punto, los pagos automáticos. Me alegro de que diga que es en 2004, pero quiero decirle que de alguna manera había un compromiso de que fuera en 2003. Quería invitarle a que reconsiderara esta posición, dada la cuestión, y en esto quisiera que Audasa fuera pionera

en la constitución de este pago dinámico, que es una exigencia realmente importante para una autopista tan utilizada, sobre todo en las proximidades de las ciudades que plantean numerosos problemas los días de fiesta, en verano, etcétera. A propósito de las nuevas ciudades, quería preguntarle si tiene planteada alguna cuestión sobre nuevos accesos a la ciudad de Vigo. También quería preguntarle cómo ha repercutido la sentencia del Tribunal Superior de Justicia Europeo sobre el IVA. En Cataluña ha tenido una aceptación determinada y queríamos saber qué posición iba a tener usted sobre esto.

Llegamos a tres temas que son problemáticos, y aquí seguramente hay unas diferencias insalvables entre ustedes y nosotros. Es el problema de las concesiones, el problema de las privatizaciones y el problema de la construcción de la famosa autopista Santiago-Ourense. Es evidente que las prórrogas que se hicieron de las concesiones corresponden a promesas electorales. El señor Rajoy —lo vuelvo a repetir año tras año— se lanzó a una promesa que sabía muy bien que no podía cumplir. La prórroga en las concesiones no creo que haya sido beneficiosa. Si se entiende por beneficio que la prórroga de la concesión conllevó la construcción de algo más, podemos estar de acuerdo. En segundo lugar, el problema de la privatización; es una amenaza que aparece sobre la autopista A-9 y sobre otras. En este sentido, quiero comunicarle al señor Ortí Bordás que hemos presentado una proposición no de ley para revisar los acuerdos. Quería preguntarle qué proyectos tiene sobre este tema. La autopista Santiago-Ourense es un modelo de financiación que está basado en el abandono de las obligaciones del Gobierno central. No hay ningún caso de autonomía en la que se haya tenido que construir con procedimientos de préstamo con reversión por parte de Fomento y con inversión a fondo perdido por parte de la Xunta. En el caso de Santiago-Santo Domingo, así ha sido. Pero el problema surge al tratar de construir desde Santo Domingo hasta Ourense. El problema sería de dónde sacar el dinero para construirlo.

La siniestralidad y la seguridad, la revisión de firmes, la revisión continua por parte de Audasa de los tramos, balizamientos, señalizaciones y demás, están bien. Es más, este año he podido comprobar cómo se ponen en marcha precisamente los avisos de obras, de reparación y demás. Quizá sobre esto habría que empezar a pensar que cuando no se utiliza la autopista en su totalidad o se utiliza parcialmente, por estar ocupado un carril, a lo mejor habría que pensar en la reducción del precio de la utilización de la autopista en estos tramos. Un tema que es importante es la conexión de la A-9 con la N-120 en Vigo, que constituye un verdadero problema y necesita un arreglo urgente.

Queda el último punto que quiero tocar, que es una guinda que le presento todos los años y que no podía por menos dejarla de presentar este año. Es el proble-

ma, que ya sé que no es estrictamente suyo, de la autopista del Val Miñor. Usted sabe que en el Val Miñor hay una concentración urbanística enorme, dadas las proximidades de las playas, las zonas turísticas más importantes del sur de Galicia. Esto exige que se tomen algunas medidas en torno a empezar a pensar en utilizar la autopista como sistema de circunvalación, no gratuito, nadie ha pensado en esto, sino que haya que pensar en la construcción de accesos y demás. Yo sé que el Congreso de los Diputados no es exactamente el sitio, puesto que es una sociedad participada por la Xunta de Galicia, pero dado que Audasa participa en ella, así lo hago.

No quiero preguntarle nada más, dada la hora. Simplemente volver agradecer su presencia y espero que nos dé cumplida explicación.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): En nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Lo primero de todo es mi agradecimiento y congratulación por la presencia del señor Ortí Bordás, por otra parte viejo amigo y correligionario desde hace mucho tiempo.

Mis preguntas se van a ceñir más a los aspectos de carácter general y de índole financiera, y mucho menos a la preocupación local, que es absolutamente razonable en el caso del señor Hernández Cerviño y sería mucho menos lógico en mi caso. En este ámbito financiero quiero mostrar mi felicitación, no sólo personal sino institucional, al grupo ENA, que ha hecho el milagro, a pesar de un nivel muy bajo de tarifas, de hacerse cargo de una serie de concesionarias en otro tiempo que estaban en quiebra o prácticamente en quiebra. Yo le quería preguntar, refiriéndome a la excelente calificación crediticia del grupo ENA —utilizo las palabras del señor Ortí Bordás—, cuál es el grado de solvencia en el momento presente de este grupo. Supongo que es excelente, pero no obstante reitero la pregunta. Y tomando pie de la propia intervención del señor Hernández Cerviño, quería saber, señor Ortí Bordás, cuándo se va a implantar el peaje dinámico o telepeaje en las autopistas, porque sus ventajas y las necesidades y exigencias a las que responde son evidentes. Finalmente, quería hacerle dos preguntas muy concretas. Se ha referido a la participación del grupo ENA en las nuevas concesiones licitadas por el Ministerio de Fomento. ¿Cómo valora el resultado de esta participación y en qué términos se ha producido o se puede producir en el futuro? Por otro lado, se ha hablado en la prensa, en los medios de comunicación y lo ha comentado también el señor Hernández Cerviño, de la privatización. ¿Qué pude decir al respecto el señor Ortí Bordás?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Para contestar a las intervenciones de los portavoces, tiene la palabra el señor Ortí Bordás.

El señor **PRESIDENTE DE ENAUSA** (Ortí Bordás): Aparte de agradecer al señor presidente que me vuelva a conceder la palabra, tengo también que expresar mi gratitud por la devoción que me vienen prestando tanto el Grupo Parlamentario Socialista como el Grupo Parlamentario Popular, y muy en particular sus portavoces, los señores Hernández Cerviño y Ortiz González. Creo —y ellos han hecho alusión a la privatización— que ésta puede ser mi última comparecencia en esta Comisión de Infraestructuras con motivo de los Presupuestos Generales del Estado. En cualquier caso, me congratulo hoy —y perdónenme que utilice este anglicismo— por el hecho de que el señor Hernández Cerviño se alegre de que la Empresa Nacional de Autopistas y sus concesionarias —yo sé muy bien que él está pensando casi siempre en la A-9— se encuentren con una buena situación económica. Este es un buen punto de encuentro para iniciar una intervención dedicada a responder a las preguntas de sus señorías.

Ha calificado la situación financiera del grupo de buena y desde luego creo que esto es algo que hay que compartir, porque en definitiva no estamos hablando de una empresa privada, sino de una empresa pública en la que todos de una u otra manera somos partícipes e interesados. Pero dicho esto, hay que centrarse en las materias planteadas por sus señorías, y en lo que hace referencia a lo planteado por el señor Hernández Cerviño, por su planteamiento, por su urgencia, en lo que se refiere a las obras del tramo de la A-9 de Fene-Ferrol. Estoy absolutamente de acuerdo con el señor Hernández Cerviño en que es muy importante que Ferrol, que la Ferrol Terra disponga cuanto antes de esta importantísima infraestructura, que, además, será gratuita para los movimientos internos de sus usuarios. Puedo decirle que, compartiendo esta urgencia, lo cierto es que nos encontramos ante una obra muy complicada desde todos los puntos de vista. Hay que realizarla en una zona prácticamente urbana, con todas las limitaciones que lleva aparejadas, entre otras las que tienen que ver con la movilidad, sobre todo de los materiales. Es una obra con gran descompensación de tierras, lo que introduce un problema añadido, y con dos puntos singulares, como el viaducto sobre la ría y el túnel de Sartego, que obligan a una programación muy estricta. A esto se añaden —y no voy a seguir enumerando— las dificultades técnicas y de todo orden de la obra y el hecho de que nos hemos comprometido a respetar al máximo no sólo el medio ambiente planteado en términos generales, sino muy concretamente las labores de marisqueo de la ría, que la obra no debe perturbar. Eso nos obliga a ajustar la programación de la misma a esta labor productiva. Dicho esto, la obra estará terminada a finales del próximo año; entonces, Ferrol tendrá un acceso

mejor y su puerto se comunicará con los centros industriales que están aflorando en Fene, Neda y Narón. En definitiva, habrá un enlace mucho más eficaz con el resto de Galicia a través de la A-9. Es cierto que ha habido un accidente en las obras, en Rebullón-Tui. Es una cuestión desgraciada que está sometida, como no podía ser de otra manera, a las autoridades. Ya sabe el señor Hernández Cerviño que la prevención de los riesgos laborales es una cuestión que compete a la empresa constructora. El dato que le puedo aportar es que el programa de obras tiene una partida de 70 millones de pesetas dedicada a la prevención de estos accidentes laborales.

Hay otro punto en el que tengo que estar absolutamente de acuerdo con el señor Hernández Cerviño y es en que hay que profundizar en las relaciones con los afectados, en esta como en cualquier obra, procurando causar las menores molestias posibles a los habitantes de las zonas por las que discurre el trazado de las futuras autopistas. Ahora bien, en cuanto a los peajes, no he estado nunca de acuerdo —y tampoco lo voy a estar hoy— con el señor Hernández Cerviño. Entre otras cosas, porque soy gestor de una empresa pública cuyo objeto es precisamente explotar autopistas en régimen de peaje. Lógicamente, no se le puede pedir a quien ejerce estas funciones de gestión que critique o mucho menos se oponga o tome una postura contraria a la figura del peaje.

Me ha hablado el señor Hernández Cerviño de dos temas en este capítulo absolutamente concretos. Por una parte, la posibilidad de la liberalización del peaje del puente de Rande y, por otra, de la posibilidad de la liberación del peaje del tramo de la A-9 de A Barcala. En Rande ya sabe el señor Hernández Cerviño que sus usuarios tienen la posibilidad de tener subvencionada por la Xunta y por la Diputación Provincial de Pontevedra el uso del tramo. Ha sido una buena iniciativa de la Xunta de Galicia, está dando fruto, hay ya 3.000 usuarios del tramo que disponen de la tarjeta de bono-peaje que le facilita esta subvención del paso por el tramo de Rande y el 10 por ciento de los tránsitos actualmente por Rande ya se hacen con esta modalidad. Estamos pues ante una solución no teórica sino real, concreta y actual, del problema en Rande y estamos ante una solución que, como acabo de indicar, ha sido socialmente muy bien aceptada, como demuestra, insisto, que 3.000 usuarios utilicen hoy el bono-peaje. Lo mismo podemos decir de A Barcala, donde hay negociaciones, según entiende la Empresa Nacional de Autopistas, entre la Consellería de Política Territorial de la Xunta de Galicia y una entidad financiera gallega para instaurar en A Barcala el mismo sistema de subvención al peaje que ya está realizándose en la práctica en Rande, de tal forma que, a no tardar, tanto los usuarios de Rande como los de A Barcala verán subvencionado el peaje.

En lo que sin embargo tampoco puedo estar de acuerdo con el señor Hernández Cerviño es en lo que respecta a otras posibilidades, porque es prácticamente imposible el rescate de las autopistas de peaje no ya en España sino en cualquier país y no ya porque la tendencia en toda Europa sea precisamente posibilitar al máximo que la inversión privada se decida a colaborar en la construcción de infraestructuras, sino porque además hay una gran complejidad de todo tipo, pero fundamentalmente jurídica y administrativa y sobre todo porque hay un gran impedimento económico. En algún momento —creo recordar que en un seminario en la Universidad internacional Menéndez y Pelayo, de Santander— se realizó un estudio sobre el coste del rescate de las autopistas de peaje en España y de ese estudio se deducía que en aquella fecha ese coste se elevaba prácticamente a los 10 billones de pesetas, uniendo el pago directo por rescate que superaba los 5 billones de pesetas al coste que tendría que soportar la Administración, que, siempre según este estudio, rondaba los 4 billones y medio de pesetas. Por tanto, no es fácil pensar en esa posibilidad y sin embargo la solución adoptada pragmáticamente por la Xunta de Galicia y por la Diputación Provincial de Pontevedra en Rande es algo digno de atención e incluso de aplauso. No me parece que haya posibilidades de una repercusión automática —creo que ha sido la expresión utilizada por el señor Hernández Cerviño— sobre los peajes por la entrada en vigor de lo que hoy no es sino un proyecto de ley. No tenemos motivos para pensar que haya habido ninguna aceptación negativa por parte del usuario del retorno al IVA del 16 por ciento, en cumplimiento de la sentencia del Tribunal de Luxemburgo, que ha tenido que hacer el Gobierno español, como han hecho antes los gobiernos inglés, irlandés y francés.

Por lo que a nosotros respecta al menos, que es de lo que puedo hablar ante esta Comisión, la prórroga de alguna de nuestras concesiones, y concretamente la de Audasa, a la que pienso que se refería S.S., es una prórroga perfectamente fundamentada, porque con esa prórroga de la concesión se ha compensado a Audasa no sólo del coste de realizar la infraestructura de la autopista gratuita Fene-Ferrol sino también de lo no percibido por ese 35 por ciento de descuento que desde 1988 vino aplicando a los usuarios de la A-9 y por el descuento al 50 por ciento del peaje en A Barcala, que recordará el Hernández Cerviño, así como por la gratuidad del tramo de Rande-Puxeiros en su día. De forma que creo que si alguna prórroga ha estado bien fundamentada, ha sido precisamente la de la A-9.

A mí el modelo de financiación de la Santiago-Dozón, creo que no es la primera vez que lo he dicho, me parece práctico y funcional. No hay recursos públicos para que haya infraestructuras en un mismo tiempo para todo el territorio nacional y en determinados momentos alguna administración puede entender que debe asumir el coste de oportunidad que supone tener

antes una determinada infraestructura; tener antes en el tiempo una determinada infraestructura justifica la colaboración en el proyecto por vía económica, que es lo que en la autopista de Santiago-Dozón ha hecho la Xunta de Galicia, que ha aportado 60.000.000 de euros, igual que el Ministerio de Fomento por su parte ha aportado también otros 60.000.000 de euros, precisamente para asegurar el umbral de rentabilidad que es absolutamente imprescindible para en un momento determinado poder movilizar a la iniciativa privada y disponer, como digo, antes en el tiempo de una infraestructura que se entiende necesaria.

Se ha hecho hincapié en la seguridad y creo que el señor Hernández Cerviño, y también, me da la impresión, si no me equivoco, que el señor Ortiz, han hecho muy bien en plantear este tema, porque es uno de los más importantes que puede plantearse alguien al tratar la problemática de cualquier autopista, sea de peaje o no. Quisiera decir que, en cuanto a accidentalidad, nuestro grupo tiene algunas cifras interesantes. Hemos descendido en accidentalidad en un 19 por ciento en la A-9 y en un 36 por ciento en la A-15, en el periodo 1996-2001 y en el mismo periodo, en cuanto a mortalidad, hemos tenido un descenso del 60 por ciento en Audasa, del 78 por ciento en Autoestradas y del 43 por ciento en Autoestradas de Galicia. Y tanto el señor Hernández Cerviño como el señor Ortiz pueden tener la absoluta seguridad de que vamos a seguir haciendo de la seguridad el primer gran objetivo de nuestras autopistas. Naturalmente entiendo la preocupación del señor Hernández Cerviño por dotar de nuevos enlaces a la A-57, a la autopista de Val Miñor. Pero ha de entender S.S. que este es un tema que corresponde fundamentalmente a la administración concedente de la autopista en cuestión, que es la Xunta de Galicia.

No sé si dejo por contestar algunas de las preguntas atinadamente formuladas por el señor Hernández Cerviño, pero en cualquier caso sí hay una que dejo de contestar porque lo haré conjuntamente con la formulada por el señor Ortiz, la relativa al peaje dinámico, a la que hay que añadir otra que ha sido planteada por los dos señores diputados, la que hace referencia a la privatización. Antes de entrar en ellas, quiero agradecer las palabras que me ha dedicado don Luis Ortiz, con quien, como él ha dicho, me une una vieja e intensa y muy afectuosa y cordial amistad desde hace mucho tiempo. Yo sé de su capacidad parlamentaria, no sólo de su capacidad política, bien probada en su biografía, por otra parte, sino de su capacidad parlamentaria, y es para mí un honor haber podido compartir con él las tareas parlamentarias en un periodo por otra parte muy grato de mi vida profesional.

Pregunta el señor Ortiz por el grado de solvencia del grupo. La solvencia de nuestro grupo está medida por agencias de calificación crediticia internacionales y es muy importante, como lo demuestra la triple A que nos ha otorgado Moody's; la doble A+ que nos ha otorgado

Standard and Poors, pasando de tan sólo un doble A dos en Moody's, y de tan sólo doble A, en Standard and Poors. Hemos acrecentado nuestra solvencia en el último año y eso ha quedado traducido en las últimas calificaciones de estas dos importantísimas agencias de calificación crediticia. ¿Qué quiere decir esto? Que se entiende que nuestro grupo tiene una gran capacidad financiera para cumplir los compromisos que tiene contraídos con sus deudores. Quiero añadir, porque quizás sea interesante hacerlo, que el actual ratio de solvencia del grupo es del 1,73, que quiere decir que los activos reales de nuestro grupo son 1,73 veces superiores a sus deudas, y esto es algo gratificante que me honro en trasladar al señor Ortiz y al resto de sus señorías.

Valoro muy positivamente, señor Ortiz, el resultado de nuestra participación en nuevas autopistas, en nuevos proyectos. No era bueno que una empresa pública, precisamente una empresa pública, se quedara limitada a las tres concesiones iniciales que recibió en 1984, ni siquiera que se quedara limitada al añadido de las dos concesiones procedentes del concurso que en su día hizo la Xunta de Galicia. Precisamente porque el grupo ENA era una empresa pública debía tener una ambición superior y esa ambición se ha traducido en participar en nuevas concesiones y ahora mismo estamos presentes en la R-3, en la R-4, en la R-5 de Madrid, en la Santiago-Dozón. Todo ello demuestra el empuje y el buen hacer, por qué no decirlo, de los técnicos del grupo ENA y de aquellos técnicos de las empresas financieras, concesionarias y constructoras que nos han acompañado en esta singladura nueva de una empresa pública que, lejos de autolimitarse, ha querido abrir nuevos horizontes. Modestamente creo que lo hemos logrado.

De la privatización, poco es lo que puedo decir. Yo soy sujeto pasivo de la privatización. Yo no soy sujeto activo de la privatización; sujeto activo de la misma es el titular de la propiedad, es decir, la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales. Por tanto, es bien poco lo que puedo decir a S.S. sobre esta cuestión. Sí diré que ha sido política del Gobierno proceder a la privatización de aquellas empresas que pertenecían a sectores maduros, a sectores abiertos, a sectores competitivos en los que no hacía falta un operador estatal. Y éste es nuestro caso. Quiero decir también que las autopistas de peaje en España, como en cualquier otro país, no son un sector estratégico. Y éste es nuestro caso. También quiero decir que las autopistas de peaje actualmente son objeto de procesos de privatización en toda Europa. Ha privatizado recientemente Portugal, con Brisa; ha privatizado Italia, con Autostrade, y ha privatizado también Francia. En España estamos en lo que puede ser una tendencia europea bien definida. Yo creo que el Estado español tiene derecho a recuperar anticipadamente el resultado del esfuerzo que en su día hizo para garantizar la viabilidad de las autopistas con las que se encontró y que hoy día forman el grupo ENA. Tengan

en cuenta, señorías, que el Estado tuvo que afrontar unas pérdidas de 80 millones de euros en 1984 por estas autopistas y que desde entonces las administraciones públicas españolas han aportado a la Empresa Nacional de Autopistas y a sus concesionarias 953 millones de euros. Y tengan en cuenta, señorías, que si se tuvieron que soportar pérdidas en 1984 de 80 millones de euros, en 2001 las empresas de nuestro grupo han tenido un beneficio de 70,4 millones de euros. Creo, en definitiva, que el generoso esfuerzo que ha realizado el Estado es bueno y está justificado que ahora pueda resarcirse anticipadamente del mismo por vía de privatización.

En cuanto al peaje dinámico, yo quiero asegurar tanto al señor Hernández Cerviño como al señor Ortiz que es algo que vamos a instalar y a poner en servicio no el año 2004, como he creído entender al señor Hernández Cerviño, sino el próximo año. En 2003 va a estar en servicio el peaje dinámico en la A-9 y luego, según evolucionen los tráficos, iremos estableciendo peajes dinámicos en el resto de concesionarias del grupo. Nosotros hemos alcanzado tráfico suficiente en la A-9 como para que ahora mismo tengamos la obligación de instalar este sistema, que estará operativo, Dios mediante, en el primer cuatrimestre del próximo año 2003. Quiero decir a SS.SS. que no va a ser un peaje dinámico para salir del paso, ni mucho menos. Hemos podido implantar el peaje dinámico con anterioridad, pero no lo hubiéramos hecho realmente bien. Había que implantar un peaje dinámico adecuado y en sintonía con el nivel tecnológico actual y sobre todo interoperativo. Por lo tanto, durante un tiempo hemos estado colaborando con otras concesionarias españolas en el proyecto Pista, bajo la coordinación del Ministerio de Fomento, y gracias a ese proyecto hemos establecido una interoperabilidad desde un sistema que va a permitir que los usuarios de la A-9 puedan utilizar los peajes dinámicos de las radiales de Madrid, pongo por caso. Pero no sólo de las radiales de Madrid o de cualquier otra autopista de peaje de España, sino también de las autopistas de peaje de Francia o Italia. Esto es algo que creo que es muy importante y que yo debía de

poner de relieve hoy aquí, aunque solamente fuera para poder llevar la tranquilidad a los señores Hernández Cerviño y Ortiz.

Yo creo que, quizá no con excesivo rigor, de alguna manera he contestado a las preguntas de SS.SS. Me da la impresión de que en estos momentos, que son relevantes para la Empresa Nacional de Autopistas y sus concesionarias, como bien advierten los señores diputados, hay que tener muy en cuenta el gran esfuerzo, que como antes decía, ha realizado el Estado en esta materia de las autopistas públicas españolas. Creo que de alguna manera los hombres y las mujeres que trabajamos en el grupo ENA hemos respondido positivamente, permítanme que lo diga, a este esfuerzo del Estado porque en el periodo de 1996-2001 el excedente de explotación se ha incrementado en nuestro grupo en un 185 por ciento —he dicho bien, en un 185 por ciento— y en el periodo reseñado hemos hecho inversiones por 408 millones de euros y sobre todo acuérdense de los 80 millones de pérdidas en el año 84 a los que yo me refería y sobre todo desde 1996 hasta 2001 hemos aumentado el resultado, antes de impuestos, en un 4.720 por ciento. Por lo tanto, en lo que quizá sea mi última comparecencia ante esta Comisión, tengo que poner de relieve esta ejecutoria de gestión de un grupo de profesionales que ha introducido grandes mejoras en la forma de gestionar un grupo público, así como unas políticas adecuadas que han empezado por una política de restricción del gasto, que ha hecho posible este resultado, me temo que espectacular, al que acabo de hacer referencia.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Ortí, si esta es su última comparecencia en pre-supuestos, le aseguro que le echaremos de menos.

Muchas gracias por su información, gracias a todos por su colaboración y su paciencia.

Se levanta la sesión.

Eran las nueve y cincuenta 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**

