



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2003

VII Legislatura

Núm. 845

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 62

celebrada el miércoles, 8 de octubre de 2003

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias de personalidades y funcionarios de la Administración del Estado, al objeto de informar sobre temas relativos al proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2004: (Número de expediente 121/000173.)

- | | |
|--|-------|
| — Del señor subsecretario de Fomento (Menéndez Menéndez). A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista (número de expediente 212/001687) y del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/001760.) | 26566 |
| — Del señor presidente del Ente Público Puertos del Estado (Llorca Ortega). A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto-BNG (número de expediente 212/001734) y del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 212/001690.) | 26572 |

— Del señor director general del Ente Público AENA (Seco Domínguez). A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto-BNG (número de expediente 212/001732), del Grupo Parlamentario Socialista (número de expediente 212/001684) y del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 212/001787.)	26583
— Del señor presidente de FEVE (Damboriena y Osa). A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto-BNG (número de expediente 212/001733) y del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 212/001689.)	26593
— Del señor secretario de Estado de Infraestructuras (Blanco Rodríguez). A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto, Chunta Aragonesista (número de expediente 212/001647), del Grupo Parlamentario Socialista (número de expediente 212/001683), del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (número de expediente 212/001761), del Grupo Parlamentario Mixto-BNG (número de expediente 212/001728, 212/001735 y 212/001737) y del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 212/001785.)	26603
— Del señor presidente del Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, GIF (Escribano Méndez). A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto-BNG (número de expediente 212/001731), del Grupo Parlamentario Socialista (número de expediente 212/001685) y del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 212/001784.) ...	26621
— Del señor presidente de RENFE (Corsini Freese). A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto-BNG (número de expediente 212/001736), del Grupo Parlamentario Socialista (número de expediente 212/001686) y del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 212/001786.)	26628
— Del señor presidente del Ente Público Empresarial de Correos y Telégrafos (Calvo-Sotelo Ibáñez-Martín). A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto-BNG (número de expediente 212/ 001729) y del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 212/001688.)	26637

Se abre la sesión a las nueve y veinte de la mañana.

COMPARECENCIAS DE PERSONALIDADES Y FUNCIONARIOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO, AL OBJETO DE INFORMAR SOBRE TEMAS RELATIVOS AL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2004. (Número de expediente 121/000173.)

— **DEL SEÑOR SUBSECRETARIO DE FOMENTO, (MENÉNDEZ MENÉNDEZ). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA (número de expediente 212/001687) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/ 001760.)**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías
 Vamos a dar comienzo a la sesión número 62 de la Comisión de Infraestructuras, para celebrar las comparecencias de personalidades y funcionarios de la Administración del Estado, al objeto de informar sobre temas relativos al proyecto de ley de Presupuestos Generales

del Estado para el año 2004. La sesión se celebrará del mismo modo que todas las comparecencias, intervención del compareciente, intervención de los grupos por un plazo máximo de 10 minutos y, a continuación, el compareciente tiene derecho a cerrar la comparecencia si hubiere alguna causa.

Damos la bienvenida al primer compareciente, el subsecretario del Ministerio de Fomento, al que le damos la palabra si se encuentra dispuesto.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Menéndez Menéndez): Buenos días, señor presidente, señorías

Siempre es una satisfacción comparecer ante esta Comisión, en este caso por cuarta y última vez en esta legislatura, en este tipo de sesión para la explicación de los Presupuestos Generales del Estado en lo que atañe fundamentalmente a la Subsecretaría del Ministerio de Fomento. No voy a reiterar ahora algunos aspectos generales de los Presupuestos Generales del Estado para este año 2004 que SS. SS. conocen. Simplemente voy a decir que las cifras del Ministerio de Fomento y, singularmente las cifras de la Subsecretaría dentro del Ministerio de Fomento, en cuanto a los criterios económicos se enmarcan dentro de los criterios generales

de la política económica del Gobierno. Voy a referirme, por tanto, como hago todos los años, a aquellos aspectos que me parecen más destacables como novedades dentro de las cifras de la propia subsecretaría que, como SS. SS. saben, tiene dos ámbitos fundamentales. El primero de ellos es el relativo a los servicios generales del ministerio, gastos corrientes, personal, etcétera, y, el otro, es el relativo a las competencias en materia de regulación de los transportes. En el primer aspecto poco hay que destacar, a mi juicio, más que las cifras que SS. SS. conocen, como no sean pequeñas modificaciones de orden puramente casi administrativo, como por ejemplo el hecho de que en este año 2003 ya se ha producido la modificación que se introdujo legislativamente en diciembre del año 2002 de que el Centro Nacional de Meteorología ha pasado al Ministerio de Ciencia y Tecnología y, en consecuencia, están las modificaciones de créditos correspondientes o, de que en el caso del Instituto Geográfico Nacional, para agilizar en algunos aspectos su funcionamiento a algunos de los créditos del capítulo 2, sobre todo los que estaban en el ministerio, han pasado al Centro sin alteración sustancial. En materia de política de personal hay una serie de cifras que están englobadas dentro de las líneas generales del Gobierno. En este sentido quiero destacar que el crecimiento del 1,3 por ciento, del capítulo 1 del ministerio, va a permitir acometer las necesidades de personal que en lo que se refieren al año 2004 van a ir orientadas al cumplimiento de los objetivos sobre todo en materia de seguridad. Estoy pensando, por ejemplo, en el incremento de inspectores en el ámbito de la Dirección General de la Marina Mercante o en las exigencias de la Ley recientemente aprobada por SS. SS. en las Cortes Generales relativa a la seguridad aérea que exige, desde el punto de vista de la Dirección General de la Aviación Civil, una reordenación orientada justamente a una mejora y a un perfeccionamiento de los sistemas de inspección y de regulación.

En segundo lugar, y en lo que se refiere a los aspectos relativos a los transportes, si SS. SS. repasan las diferentes intervenciones, tanto de los grupos parlamentarios como del propio Gobierno en los cuatro debates o reuniones de este tipo a lo largo de la legislatura, verán que el Gobierno siempre ha puesto por delante la seguridad y también este año es a la seguridad en los transportes a donde van dirigidas las novedades más sustanciales. En este sentido, me gustaría destacar nada más los aspectos más significativos. En primer término, en lo que se refiere al transporte marítimo, el conjunto de las inversiones para el año que viene, en materia de seguridad del tráfico y de vigilancia costera, están en los 123,5 millones de euros. Hay un incremento muy importante en el presupuesto de la Dirección General de la Marina Mercante, del 12,5 por ciento sobre el año anterior y, en el caso de Sasemar, del 29,1 por ciento en las inversiones. La combinación de los dos es lo que permite acometer lo que se va a hacer. Se va a continuar

en la línea que SS. SS. ya conocen. Por ejemplo, hay un incremento muy significativo en el capítulo 2 que tiene su origen en la adjudicación por concurso a la Compañía Telefónica del servicio de comunicaciones de socorro en el mar, que SS. SS. conocen porque en esta Cámara se ha informado sobre ello en reiteradas ocasiones y también en el Senado y, por otra parte, las exigencias del Plan de salvamento marítimo, en concreto la construcción de varios buques, cuatro de tipo remolcador polivalentes con capacidad de almacenamiento de residuos y de lucha contra la contaminación, dos de 90 toneladas de tiro y dos de 170 toneladas de tiro y un buque recogedor.

En lo que se refiere al transporte aéreo, las exigencias fundamentales vienen este año de la Ley de seguridad aérea y de la necesidad de reordenar el proceso que se está acometiendo en la Dirección General de Aviación Civil para colocarla, desde el punto de vista organizativo, en la mejor posición para poder cumplir sus misiones regulatorias, mejora de inspección, etcétera. Y en lo que se refiere al transporte terrestre, hay dos parámetros políticos que SS. SS. conocen también y que se plasman en los presupuestos, los derivados de los planes estratégicos para el transporte tanto de mercancías como de viajeros, y singularmente para el año 2004 destacaría lo que supone la implantación del tacógrafo digital como elemento de control de los parámetros de seguridad en el transporte por carretera también en línea, en cuanto a las previsiones, con lo que esta misma Cámara, junto con el Senado, han aprobado recientemente en la Ley relativa a la seguridad en el transporte terrestre que, como saben, tiene su origen inicial, en cuanto a la redacción y la propuesta por parte del Gobierno, en los acuerdos con el sector de transportes del año 2000. No existen variaciones en el resto de los créditos más que las que corresponden a los parámetros generales y quisiera referirme, por último, a que como todos los años se hace la previsión correspondiente de los incrementos necesarios en función de la experiencia para las subvenciones al transporte en el caso de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, que es también en este tipo de sesiones un debate clásico en el sentido de que se suele plantear, me adelanto a la pregunta, si las previsiones son correctas o no y si se va a poder cubrir o no, con los créditos que están en los presupuestos en este año, para el año 2004 ese tipo de ayudas. Se van a poder cubrir, en los tres años anteriores que hemos debatido esta materia, como ha quedado constatado después por la evolución de los acontecimientos, se ha cubierto suficientemente la demanda, es decir, los créditos están bien planteados en función de las expectativas y de la experiencia que se conoce, sin perjuicio de que si hubiera, como he dicho todos los años, algún desajuste porque la previsión fuera errónea, que no lo será, se haga la modificación presupuestaria necesaria, pero, repito señorías, creemos que no lo será porque nuestra experiencia en estos últimos cuatro

años, antes también pero me refiero a este período de Gobierno, es que siempre se han cumplido las previsiones en este sentido.

Señorías, estas son las novedades sustanciales en lo que se refiere a los créditos de la subsecretaría y no quiero hacerles perder ningún tiempo. Con mucho gusto me someto a la aclaración de aquellos aspectos que SS. SS. consideren oportunos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: El portavoz del Grupo Socialista, señor Segura, tiene la palabra. **(El señor Segura Clavel entrega al señor compareciente y a la Mesa un documento.)**

El señor **SEGURA CLAVEL**: Señor subsecretario, a efecto de que tenga usted documentadas las preguntas que le voy a formular es por lo que le he entregado a usted y al presidente de esta Comisión ese texto para que, con formalidad, figuren estas preguntas, comience su tramitación, y las pueda contestar de la mejor manera posible. Porque desde mi grupo parlamentario siempre hemos intentado en esta Comisión que el rigor y la seriedad en la tramitación de los temas presida las actuaciones de este grupo.

Se anuncian puntos claves, como usted ha dicho, en los presupuestos para el año próximo. En materia de transporte marítimo fundamentalmente las inversiones van destinadas a la seguridad del tráfico marítimo y de la vigilancia costera; se incide en los contenidos del texto, que tengo aquí en mi mano, en modificar el dispositivo de separación de tráfico de Finisterre; en incrementar la vigilancia en el cabo de Nao y en el de Palos; en la construcción de dos buques de salvamento; en la construcción de cinco bases estratégicas periféricas; en la creación de grupos específicos de emergencia, etcétera. Luego en esas líneas de trabajo del ministerio es en las que este diputado le va a formular las preguntas.

En conversaciones con centrales sindicales y con miembros de representantes sindicales en el consejo de Sasemar, concretamente controladores de tráfico marítimo, los sindicatos mayoritarios de la empresa han puesto sobre la mesa en numerosas ocasiones el riesgo potencial que supone la presencia de una sola persona en la guardia nocturna. Usted recordará incluso que hubo una torre de control en la que la única persona que estaba de guardia nocturna tuvo un infarto. Aquello fue una situación desagradable, desgraciada, que supuso que aquella área, al margen de la circunstancia personal, quedase sin apoyo. Nosotros le pedimos que nos explique las medidas de incremento de personal en las guardias, en las torres de control, la inversión nueva en equipos, las eficacias que tendrán las inversiones en nuevos equipos si hasta la fecha no se ha cubierto una cuestión básica mínima como es la de conseguir que en cada guardia en las torres de control haya, al menos, dos controladores de Sasemar, algo que se viene demandando desde hace años.

Dado que desde el año 1997 estaba prevista la construcción del centro de coordinación marítima de Pasajes y que hasta ahora no se ha construido y me parece, por las lecturas que ha hecho este diputado, que en los presupuestos no se hace ninguna referencia a esa obra que ya estaba presupuestada, reitero, en 1997, ¿en qué situación se encuentra ese proyecto? ¿En qué fecha está previsto acometer el inicio de la obra?

Se plantean también inversiones en materia de formación, a lo que usted ha hecho referencia, fundamentalmente en el centro de Veranes, en el principado de Asturias, pero nosotros estimamos que no figura ninguna partida destinada a la formación del personal de Sasemar y a remolques marítimos. Por eso le pido toda la información que usted me pueda dar al respecto. Por lo que se refiere a la inspección de buques, el célebre memorándum de París obliga, y ha estado muy de actualidad como consecuencia del accidente del *Prestige*, a llevar a cabo inspecciones en el mayor porcentaje posible, hay un techo de un veintitantos por ciento, eso sería lo deseable. La incorporación de 34 nuevos funcionarios destinados a esta materia, ¿cree usted que es un número adecuado, suficiente? ¿Cómo se va a cubrir ese número de inspectores? Le agradecería que leyese el punto que figura en la segunda página del documento que le acabo de entregar de preguntas.

En el proyecto se contempla también como centro formativo público, como he dicho, el centro de formación marítima de Jovellanos. Remítanos, al menos, un contenido informativo de los cursos que se van a llevar a cabo. Entre las inversiones previstas nosotros echamos en falta que no se contempla dotar de medios humanos y técnicos a la Dirección General de Marina Mercante en su base central en Madrid. Nosotros creemos que en la actualidad se ha demostrado la insuficiencia de recursos humanos y la ineficacia de la Dirección General de Marina Mercante. Le voy a poner varios ejemplos: el cambio de tarjetas profesionales, consecuencia de la modificación normativa provocada por el Real Decreto 2.062/1999, de 30 de diciembre, y por la adaptación al convenio internacional de guardias en la mar, el STCW-95, ha provocado el colapso del departamento de titulaciones de la Dirección General de Marina Mercante, poniéndose de manifiesto la falta de medios humanos, la precariedad del sistema informático que ha estado inoperativo durante largos periodos de tiempos. Según cuentan los profesionales ha provocado que el canje de títulos llevara tiempos de espera de hasta 12 meses con el consiguiente perjuicio para los profesionales de la mar que se han visto obligados a navegar con habilitaciones provisionales de dudosa legalidad.

Señor subsecretario, en otras materias, y ahí le formuló una serie de preguntas, me gustaría que usted explicase cuál es la inversión prevista para cumplir las obligaciones del Plan PETRA, del transporte de mercancías por carretera, cómo se dota a la Comisión

nacional de investigación de accidentes aéreos, las razones de lo que creemos que es un escaso incremento en la subvención para los residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, cuál es el incremento de plantilla previsto en la Dirección General de Aviación Civil, y así un largo etcétera de contenidos que figuran en el documento que le acabo de pasar y que le facilitará mucho su contestación en estos momentos y la contestación posterior por escrito.

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

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Mi intervención va a ser brevísima. Estoy absolutamente de acuerdo con los planteamientos que ha hecho el señor subsecretario y con la distinción precisa que delimita sus funciones por un lado, entre la atención a los servicios generales del departamento, y por otro, la regulación del transporte, del mercado o de la intervención del Estado en el mercado de transporte y estoy totalmente de acuerdo con los crecimientos. Quiero llamar la atención en particular de la relevancia que significa el crecimiento del 12 por ciento en las dotaciones a la Dirección General de Marina Mercante por sus actividades en materia de socorro en el mar y de salvamento y de la adquisición de esos buques que serán un incremento del repertorio de recursos y de medios de la dirección general. Estoy de acuerdo también con los planteamientos en lo que concierne a Aviación Civil. Creo que es importante subrayar en el tema de los transportes terrestres la incorporación definitiva del tacógrafo digital y reiterar que la Ley de competencia y seguridad en el transporte terrestre que ha tramitado esta Cámara y el Senado da pleno cumplimiento a los acuerdos que se suscribieron en el año 2000. En cuanto a las subvenciones a Canarias y Baleares confío en que la previsión de la subsecretaría sea correcta.

Estoy de acuerdo, en términos solamente interrogativos, con el señor Segura, que es el auténtico descubridor del rigor en esta Cámara. No me quiero referir al debate que hemos tenido con anterioridad, pero sí a su actitud general. El rigor resulta que es una palabra que no la ha inventado la Real Academia, ni deriva del latín, la ha inventado el señor Segura. **(El señor Segura Clavell, pide la palabra.)** Da la impresión de que esto es así. Y en la medida en que el rigor no sea una broma, estaríamos de acuerdo en que esta Comisión funcione con el rigor, entre comillas, con el que ha funcionado durante años, en el buen entendimiento y la amistad entre sus componentes. No sé si es mejor el buen entendimiento o el rigor. Con el mismo rigor solicito al señor subsecretario, en línea con las numerosas preguntas que seguro que le ha formulado el señor Segura, en el margen de ese rigor, que conteste a las que pueda y a las que no haga la contestación por escrito porque la entrega del escrito es, por una parte, una cortesía, pero

por otra, suena un poco a un atraco, y que me perdone el señor Segura.

Señor presidente, quiero felicitar al señor subsecretario y darle las gracias por estar con nosotros y, naturalmente, como partido que apoya al Gobierno, diré que estamos de acuerdo no solo con la política general del departamento responsable de las infraestructuras sino también con la política seguida por el responsable del sector transportes en el organigrama vivo del Ministerio de Fomento, que es el señor subsecretario, al que, repito, agradecemos su presencia entre nosotros. **(El señor Segura Clavell pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, ¿a título de qué pide la palabra?

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, estamos en una fase de explicación de los contenidos recogidos en el proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado y he sido aludido por el diputado que acaba de intervenir, con nombre, apellidos y valoraciones sorprendentes.

Pido mi turno de réplica, si el señor presidente así lo estima oportuno.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, la presidencia entiende que la alusión que se ha hecho a S.S. se ha referido a lo que S.S. ha dicho en relación con las preguntas solicitadas, no ha sido a su persona ni a su talante. Por tanto, la presidencia estima que no ha habido alusión y usted también debe entenderlo así. Por tanto, le rogaría, señor Segura, que siguiéramos la Comisión en el tenor de lo que usted mismo dice, de atender a las preguntas a las preguntas al señor subsecretario y que el señor subsecretario las conteste.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, discúlpeme. Ha utilizado incluso la palabra atraco. Prefiero no ponerle calificativos. Ha utilizado términos que me obligan a pedirle la réplica, al amparo de lo que dice el Reglamento, que no sé qué artículo es. Pediría que se consulte al señor letrado sobre si tengo derecho a utilizar la palabra o no. **(El señor Ortiz González pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Se hará la consulta ya que usted lo pide.

Tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Señor presidente, intervengo para retirar la palabra atraco si la delicadeza del señor Segura no admite el lenguaje coloquial y quiere que sea siempre en términos de Real Academia de la Lengua.

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

Señor Segura, queda resuelto el incidente.

Tiene la palabra el señor subsecretario.

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

Señor Segura, naturalmente como todos los años contestaremos puntualmente a las preguntas formuladas por escrito, pero ahora, para hacerlo con toda precisión, le daré los datos de los que dispongo y efectuaré una contestación puntual.

En primer lugar, simplemente tengo que rebatir una afirmación, que usted hace, que de hecho no tiene nada que ver con los presupuestos, sobre que la Dirección General de la Marina Mercante no funciona. La Dirección General de la Marina Mercante funciona y lo hace correctamente. No sé si sabe S.S. que de todos los centros del Ministerio de Fomento, precisamente por su distribución geográfica a lo largo de todas las costas españolas, con más de 800 personas, es casi el centro directivo, después de la Dirección General de Carreteras, que más personal tiene. Su señoría debe saber que en el ejercicio anterior, justamente por impulso de este Gobierno, se incorporaron 117 funcionarios nuevos, procedentes del servicio de Correos, y que en este momento, como hemos dicho reiteradamente, y están hechas las previsiones presupuestarias en el presupuesto de 2004, se está reconsiderando la plantilla tanto desde el punto de vista técnico —luego me referiré a ello— de controladores como desde el punto de vista de la propia dirección general, no sólo para los servicios centrales sino para los periféricos y para todos, con una reordenación en dos líneas fundamentales: primero, más dotación administrativa, en un número más o menos aproximado al que ya se ha hecho para todos los servicios, tanto centrales como periféricos; segundo, con el énfasis en el programa de incremento del número de inspectores.

Señor Segura, desde ese punto de vista debo recordarle que España es el único país de la Unión Europea que no solo está absolutamente al día en materia de trasposición de directivas sino que además realiza inspecciones, dentro del memorándum de París, por encima del 25 por ciento exigido y que justamente este año ha fijado el nivel de inspección en la trasposición de las directivas —le daré la fecha concreta de la disposición— en más de un 30 por ciento. Por tanto, en materia de inspección marítima es difícil que a la Administración marítima española se le den lecciones. Esto hay que decirlo, aceptando, naturalmente, cualquier crítica política que es legítima, pero que es mucho más legítima cuando se funda en la verdad. Lo cierto es que en materia de seguridad marítima y en materia de inspección España es líder mundial. Ya sé que esto suena un poco retórico porque los españoles propendemos a una autominusvaloración, cosa que yo psicológicamente no comparto, pero es así. Por tanto, decir lo contrario va contra la realidad y además, sobre todo —y S.S. me lo ha escuchado en otras ocasiones en esta Cámara—, va

contra la profesionalidad y la dedicación del personal de la Dirección General de la Marina Mercante.

Por lo que se refiere a Sasemar, número de controladores, como sabe S.S. en el Plan nacional de salvamento marítimo hay unas previsiones de incremento de 40 personas como mínimo durante el período al servicio de dos objetivos fundamentales: de reposición e incremento —porque estamos hablando de crecimientos netos— del número de controladores y naturalmente también de las tripulaciones de los nuevos barcos públicos, como el Gobierno ha sostenido desde el primer momento. Quiero recordarle, a título puramente anecdótico —esto es un desahogo, señor Segura, si me lo permite—, que el primer debate de presupuestos —vea usted el «Diario de Sesiones»— que usted y yo tuvimos, igual que este, el Gobierno ya citaba, y este subsecretario personalmente, el paquete Erika, la anticipación de la supresión de los barcos que no tuvieran doble casco etcétera. Fue durante el primer debate que tuvimos en el año 2000 y figura en el «Diario de Sesiones». En ese sentido no decimos nada nuevo y en esa línea estamos siguiendo una política exactamente igual desde el primer momento.

El crecimiento del número de controladores efectivamente está previsto en el plan nacional. Su señoría sabe que el pasado 9 de abril hubo en esta Cámara un amplio debate sobre el modelo de seguridad marítima que fue muy constructivo y que dejó abierta una expectativa de futuro desde el ofrecimiento, por lo menos por parte del Gobierno, de llegar a acordar un modelo que tenga sentido de futuro, sentido del Estado y que trate de recoger lo que viene de atrás para mejorarlo; y lo que viene de atrás, desde luego, no es necesariamente del Gobierno del Partido Popular, porque el modelo de salvamento marítimo viene de la Ley del año 1992, como S.S. sabe perfectamente. Yo daba allí unas cifras que si quiere le repito, simplemente para situarnos. En el año 1996 —simplemente por fijar una cifra de cuando se recibió y no poner toda la historia, desde el punto de vista político— estaba en 315 personas en el conjunto del sistema de salvamento marítimo. Con el nuevo plan esa cifra se ha incrementado a 380 personas y seguimos creciendo. Por tanto, desde el punto de vista de personal lo que puedo decir es que coincido con su necesidad de que se vayan mejorando esos aspectos, pero quiero decirle también que esa iniciativa es del Gobierno que la adoptó desde el primer día y que seguimos cumpliendo con ese plan.

En esa misma línea coincido con S.S. —aunque le daré con más detalle los datos— en que es fundamental la formación, en el plano interno y en el plano externo. Cuando hablo del plano interno me refiero al propio personal de la Dirección General de la Marina Mercante y de Sasemar, naturalmente, y cuando hablo del plano externo me refiero a que todo el sector de la actividad marítima requiere de una más intensa y extensa formación. En lo que se refiere al plano interno, este año se duplica la previsión presupuestaria. Quizá eso

no se vea claramente por el juego de la ubicación de las cifras en los presupuestos, pero le diré específicamente a S.S. el tipo de cursos que se hacen, naturalmente, por ejemplo, el del memorándum de París, STCW, etcétera, hablando en argot técnico, y también comentaré la formación de la gente de Sasemar.

En el externo qué puedo decir a S.S.; todo el mundo sabe que el Centro de Seguridad Marítima Jovellanos es un centro de referencia de excelencia en formación de seguridad marítima europeo y mundial. Por ponerle un ejemplo le diré que recientemente hemos alcanzado algunos acuerdos con la administración marítima de México, dentro de los cuales el intercambio de formación es absolutamente prioritario, entre otras cuestiones de defensa común en el ámbito internacional, que es donde hay que hacerlo, en los temas de seguridad marítima y singularmente la atracción que supone el Centro Jovellanos está fuera de toda discusión.

No obstante, contestaremos puntualmente a cada uno de los temas. Ha aludido S.S. —y estamos en disposición de dar la información— a la mejora del control del tráfico en general. Por ejemplo, el nuevo dispositivo de separación de tráfico de Finisterre exigirá unas mejoras —como hemos anunciado desde el primer momento cuando lo planteamos en la Organización Marítima Internacional— de instalaciones, en obra civil para instalar los radares y los elementos de control que están previstos, por un importe de hasta 10 millones de euros, que forman parte del Plan Galicia y que se van a llevar a la práctica de acuerdo con las previsiones.

Respecto a otras cuestiones relativas a otros ámbitos que S.S. me plantea, concretamente el Plan Petra y el Plan Plata, de transportes terrestres de mercancías y viajeros, el ministerio dispone de los créditos para formación y todos los elementos que componen el plan, pero como se dijo en la presentación de los planes, no son unos planes al modo clásico de interpretación. Para que nos entendamos, en términos políticos, no son planes dirigistas, desde la izquierda, son planes liberales, son planes desde la derecha, planes que incentivan y que permiten que el sector, teniendo su protagonismo, haga la estructura que estime oportuna. Por tanto, no están contruidos sobre la base de que el Ministerio de Fomento en este caso le diga al sector del transporte y a las empresas lo que tienen que hacer, no es así como funcionan esos planes. Es al revés, es un acuerdo entre sindicatos o representantes sociales, empresas y ministerio, en el que se señalan las líneas por las que tiene que evolucionar un sector que gracias a este Gobierno, como S.S. conoce perfectamente, hoy está plenamente liberalizado, siendo uno de los sectores de transporte de España y desde España en el contexto europeo, en Europa. Por tanto, las previsiones son las mismas —precisaré los contenidos a S.S.—, pero en ese sentido no hay ninguna novedad.

Comisión Nacional de Accidentes e Incidentes del Transporte Aéreo. Sabe S.S. que es una preocupación

de este Gobierno y también del Grupo Socialista desde el principio de esta legislatura. Hemos mejorado notablemente el funcionamiento, en cuanto a sus resultados, de la Comisión Nacional de Accidentes e Incidentes Aéreos, que hemos mejorado notablemente las retribuciones de quienes lo componen, posteriormente reiteraré las cifras que no conozco ahora de memoria, pero S.S. las conoce perfectamente, y hasta tal punto estamos en la misma línea que en la tramitación de la Ley de seguridad aérea hemos acordado con el Grupo Parlamentario Socialista su composición para futuras comisiones y, que la presidencia, para garantizar más la independencia, se nombre con una previa audiencia parlamentaria del posible candidato; iniciativa en la que me consta que S.S. ha tenido un importante protagonismo, que no dudo en reconocer y decir que me parece una buena aportación, la prueba está en que el Grupo Parlamentario Popular ha llegado a un acuerdo en ese sentido. Están previstos los créditos correspondientes en la Comisión Nacional de Accidentes y seguirá funcionando correctamente y mejorando los rendimientos como hasta ahora.

Quiero aprovechar mi intervención para reiterar otra idea que ha estado en todos estos debates. En materia de seguridad, que para el Gobierno es una obsesión, que no tiene ningún mérito el que lo sea, porque es una obligación y que como le he dicho reiteradamente a S.S. y consta en el «Diario de Sesiones» no produce ninguna satisfacción, porque a este subsecretario —y estoy seguro que puedo hablar en nombre del ministro Francisco Álvarez-Cascos y en nombre del Gobierno—, no le satisface absolutamente ninguna estadística en materia de seguridad, porque quisiéramos que hubiera accidentes cero. Sin embargo, tan importante como tener los medios necesarios para atender una emergencia cuando se produce o para investigarla como es el caso de la Comisión Nacional de Accidente e Incidentes Aéreos es prevenirlos, lo cual supone otro elemento que tiene una traducción presupuestaria. Si lo desea, en lo que respecta a aviación civil le desglosaré determinadas materias, pero supone la actualización de la normativa permanentemente a los estándares que se requieran en cada momento y supone hacer que se expulse del mercado, por los procedimientos legales oportunos, a aquellos que no cumplen las reglas. No hay avión más inaceptable que el que no es seguro; no hay coche o camión más inaceptable que el que no es seguro y no hay barco más inaceptable que el que no es seguro. Si son seguros, desde el punto de vista de la seguridad, tendremos menos necesidad de hacer inversiones presupuestarias para combatir lo que se puede prevenir. En ese sentido hay una traducción presupuestaria que, con mucho gusto, enviaré a S.S., aunque algunas cuestiones son un poco farragosas, pero que hacen que en los tres ámbitos del transporte la normativa se vaya actualizando. Sabe S.S. que este Gobierno, el Ministerio de Fomento y esta subsecretaría en particular, puesto que

soy yo quien ahora en nombre de todos estoy interviniendo, no somos partidarios de grandes frases y me limito a plantearle una sugerencia a S.S. y es que compare esta legislatura desde el punto de vista normativo en los tres niveles del transporte con cualquier otra, a ver qué resultado tenemos, sometido al criterio y a la crítica legítima de cualquier grupo.

Por último, me referiré al incremento porcentual de los créditos de asistencia al transporte en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, que me permitirá S.S. que este año me haya anticipado porque es un debate de todos los años. En el caso del transporte aéreo es de un ocho y pico por ciento, si no recuerdo mal y algo más en el caso del transporte marítimo. Las previsiones del Gobierno se cumplen. En este caso, si me permite S.S. la ventaja dialéctica, por lo menos tenemos acreditados tres años de cumplimiento exacto de nuestras previsiones y la duda de si las previsiones son correctas, tiene menos fundamento en lo que se refiere, por lo menos a este Gobierno, que en el primer año de legislatura. Las previsiones están hechas de acuerdo con las expectativas de crecimiento de la demanda y estamos seguros de que con ella daremos respuesta a las necesidades de transporte de esos territorios.

Quiero recordar a S.S que ha sido en esta legislatura cuando se ha modificado significativamente el procedimiento, cuando se refiere sobre todo a mercancías, de justificación para tener mayor transparencia y agilidad, mediante el decreto correspondiente y quiero señalar que los créditos se han ido incrementando de una manera muy significativa. Están ya previstos le daré las cifras concretas y estimamos que se van a cumplir. He visto el documento que ha presentado S.S., que en algunos aspectos de los que he mencionado es mucho más preciso y puntualmente le contestaremos.

Quiero agradecer al Grupo Parlamentario Popular el apoyo al Gobierno, enfatizando que desde este punto de vista y en la parte muy sectorial que a mí me corresponde, el Gobierno tiene un compromiso claro con la regulación en el caso de transporte y en el área de la subsecretaría respecto a las reformas administrativas necesarias para que la calidad de los servicios públicos vaya mejorando progresivamente, pero sobre todo en materia de regulación con un objetivo central, junto al de la calidad, que es el de la seguridad. Estos presupuestos responden a esas líneas, como respondían los del primer año de la legislatura y espero y deseo que en el futuro también sigan respondiendo, cualquiera que sea el gobierno que resulte de las urnas en las próximas elecciones generales, que yo confío, naturalmente, en que sea un gobierno del Partido Popular.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor subsecretario. Señorías, suspendemos la sesión por unos segundos para despedir al señor subsecretario y recibir al próximo compareciente.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO (LORCA ORTEGA). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO BNG (número de expediente 212/001734) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 212/001690.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos a continuación al siguiente compareciente de esta sesión 62 de la Comisión de Infraestructuras.

Damos la bienvenida al señor presidente del Ente Público Puertos del Estado, quien tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Llorca Ortega): Señor presidente, señorías, buenos días. El proyecto de presupuestos para 2004 del sistema portuario de titularidad estatal se enmarca principalmente en el cumplimiento de los objetivos incluidos en el Plan de infraestructuras 2000-2007, presentado por el Gobierno en septiembre del año 2000, y se estructura en los programas de actuación plurianual de inversiones de las 27 autoridades portuarias y de puertos del Estado, siendo el resultado de los acuerdos alcanzados en materia presupuestaria a través de los planes de empresa entre Puertos del Estado y cada una de las autoridades portuarias, de acuerdo con lo previsto en la legislación vigente y fundamentalmente buscando el equilibrio entre recursos financieros y aplicaciones tanto a nivel individual, para cada autoridad portuaria, como a nivel del consolidado del sistema, de acuerdo con el marco de autosuficiencia económica que rige en el modelo portuario español.

Los objetivos de política portuaria que el Gobierno ha venido desarrollando desde la perspectiva económica a través de los presupuestos del sistema portuario en la presente legislatura y que sucintamente voy a reflejar con cifras, han sido los siguientes. En primer lugar, incrementar el volumen de negocio y por tanto la capacidad de financiación de cada una de las autoridades portuarias y del conjunto del sistema sin aumentar bajo ningún concepto la presión tarifaria. Así en estos años, desde el año 2000 hasta el 2004, las cifras de volumen de negocio se han incrementado desde 645 millones de euros en 2000 hasta un valor presupuestado en 2004 de algo más de 785 millones de euros, lo que representa en el periodo 2000-2004 un aumento de cifra de negocio superior al 21 por ciento. En segundo lugar, aumentar el peso relativo de los ingresos fijos fomentando el crecimiento de los ingresos por concesiones frente al resto de ingresos de las autoridades portuarias, potenciando el modelo concesional y la participación de la iniciativa privada en las inversiones portuarias. En ese sentido los cánones han pasado de 126 millones de euros de ingresos en el año 2000 a prácticamente 200 millones de euros en el presupuesto de 2004, con un peso relativo de los cánones y por tanto de los ingresos fijos respecto al total del volumen de negocio del 25 por ciento en el

año 2000 a algo más del 34 por ciento presupuestado para el año 2004. Es decir que en el periodo 2000-2004 el aumento es del 24 por ciento en este concepto. En tercer lugar, alcanzar una rentabilidad adecuada de manera que las autoridades portuarias obtengan recursos en nivel suficiente para hacer frente a sus inversiones, lo que indica la no existencia de sobrecapacidad en la oferta de infraestructuras portuarias. Así la rentabilidad sobre el inmovilizado en esta legislatura ha presentado una evolución desde el 2,4 por ciento en el año 2000 hasta una cifra presupuestada en el año 2004 del orden del 3,4 por ciento, con un aumento del inmovilizado en el sistema portuario a su vez que ha pasado de 6.700 millones de euros en el año 2000 a algo más de 8.500 millones de euros presupuestados en el año 2004. En cuarto lugar, mejorar de forma sostenible las infraestructuras portuarias, lo que queda reflejado en la evolución de las cifras de inversión, que en el caso concreto de la inversión pública, tanto material como inmaterial, ha evolucionado desde una cifra algo superior a los 392 millones de euros en el año 2000 a una cantidad presupuestada de 927,35 millones de euros en el año 2004, lo que representa un incremento acumulado de las inversiones portuarias en el periodo 2000-2004 del 236,3 por ciento. Como quinto y último punto de este balance, el objetivo del sistema ha sido absorber este aumento inversor con recursos propios y subvenciones europeas, limitando el nivel de endeudamiento bancario a largo plazo, en el que a pesar del aumento tan espectacular de las inversiones portuarias el volumen de endeudamiento acumulado ha pasado de un 2,9 del pasivo a solamente el 4,5 por ciento del pasivo presupuestado en el año 2004. Estos niveles reflejan en definitiva la solidez financiera del sistema portuario estatal aun considerando, como ya he señalado, el gran esfuerzo inversor que está realizando el sistema de acuerdo con las previsiones fijadas en el capítulo portuario del Plan de infraestructuras 2000-2007, que va a permitir que se siga manteniendo un crecimiento que la demanda está exigiendo y que se adecue en todo momento a los requerimientos de esa demanda reduciendo por supuesto al máximo los riesgos financieros existentes en el sistema a la vez que se cumplen estrictamente las previsiones de inversión pública incluidas en el mencionado plan.

Tampoco podemos olvidar en otro aspecto los efectos que tiene esa inversión pública en la generación de inversión privada, en lo cual no me quiero extender ya que hace solamente unos días comparecí ante esta Comisión para hacer un balance de la inversión privada en el sistema portuario estatal en estos últimos años. Lo que sí quiero señalar es que la estimación que prevén estos presupuestos de inversión privada correspondientes al año 2004 es superior a 1.300 millones de euros, lo que representa un 30 por ciento más de la inversión pública prevista y superando por primera vez las estimaciones de inversión privada a la inversión pública

en una anualidad. Como es conocido por SS.SS., la inversión privada se sustenta en el amplio desarrollo del modelo concesional del demanio público portuario sobre el que se fundamenta un modelo portuario basado en la titularidad pública del suelo portuario y en la gestión por la iniciativa privada de toda actividad prestacional en un marco de libre competencia. Este modelo portuario tendrá completo desarrollo y apoyo legal en la ley, hoy en tramitación en el Senado, de régimen económico y prestación de servicios a los puertos de interés general.

Los presupuestos que presento ante SS.SS. sustentan e impulsan esta política de colaboración público/privada de la financiación de las infraestructuras portuarias con el objetivo de ajustar la oferta de estas infraestructuras a la demanda, alcanzar un mayor compromiso de la iniciativa privada en la actividad portuaria y en definitiva un mayor impulso para el crecimiento de los tráficos portuarios y para alcanzar una mejor y más intensa participación de los puertos de interés general en las cadenas logísticas y de transporte multimodales en un mercado completamente liberalizado de los servicios del transporte. Una política inversora del Gobierno en el capítulo portuario que está demostrando tener, como he señalado antes, un gran efecto multiplicador sobre la generación de inversiones privadas en todos y cada uno de los puertos de interés general.

Hechas estas consideraciones generales, paso a informar a SS.SS. muy sucintamente sobre el contenido concreto del proyecto de presupuestos consolidado en el sistema portuario de titularidad estatal atendiendo en primer lugar al presupuesto de explotación y posteriormente al presupuesto de capital. Respecto al presupuesto de explotación y atendiendo en primer lugar al importe neto de la cifra de negocios prevista para el año 2004, nuestras previsiones ascienden a algo más de 785 millones de euros, que representan un incremento del 6,7 por ciento sobre las previsiones de cierre del ejercicio 2003. Las componentes de dicha magnitud hasta el ejercicio representan prácticamente 586 millones de euros en conceptos de tarifas y casi 200 millones de euros en concepto de cánones por ocupación del demanio portuario con un pequeño componente de casi 10 millones de euros correspondientes a la tasa de seguridad al pasaje. Hay que señalar que no está prevista ninguna actualización ni modificación de las actuales tarifas y, por tanto, ningún incremento de la presión tarifaria actual respecto a los ingresos de las actividades portuarias. Por ello la previsión de ingresos se deriva directamente del incremento de la actividad portuaria previsto para el ejercicio 2004, tanto en lo que se refiere al aumento de los tráficos portuarios, y especialmente el de mercancía general, que es el que genera mayor valor añadido, en el que las previsiones que tenemos para el año siguiente son crecimientos superiores al 10 por ciento y, por tanto, cifras de dos dígitos y también por el aumento del volumen de concesiones otorgadas

en los puertos de interés general, siguiendo la política que he señalado al principio de mi intervención.

En resumen, esperamos que en el año 2004 prácticamente se alcancen los 400 millones de toneladas de mercancías movidas en los puertos españoles. De forma muy destacada la mercancía general va a ser la parte que ocupe el mayor volumen de la mercancía, es decir, que supere a los valores líquidos, que supere a los valores sólidos y, por supuesto, a los otros tráficos. Como saben SS.SS. los valores líquidos tradicionalmente eran la componente de los tráficos que tenía mayor representación en la parrilla global de tráficos. Esperamos que se muevan en los puertos españoles prácticamente 9.600.000 teus de contenedores y que el número de buques en los puertos españoles prácticamente alcance los 127.000 en el año 2004.

Siguiendo la política que hemos señalado en relación con los ingresos por concesiones, los cánones por concesiones y autorizaciones van a tener un crecimiento de prácticamente el 11 por ciento por nuevas concesiones a otorgar y en menor medida por el posible impacto de las nuevas valoraciones de los terrenos portuarios que están elaborándose, de acuerdo con lo dispuesto en la disposición transitoria segunda de la Ley 62/1997. Debe destacarse que las previsiones de ingresos para los ejercicios 2004 y siguientes se han estimado aplicando la vigente estructura tarifaria, como no podía ser de otra forma, sin que se considere el hipotético impacto que podría tener sobre dichas cifras de ingresos la nueva ley de régimen económico de los puertos españoles, actualmente en fase de tramitación parlamentaria y que se espera, Dios mediante, que entre en vigor a efectos presupuestarios el 1 de enero de 2004. El proyecto de ley de régimen económico de prestación de servicios en los puertos de interés general, cuya entrada en vigor, está prevista, si lo aprueban las Cortes Generales, el próximo 1 de enero de 2004, conllevará un cambio radical en la forma jurídica de los principales ingresos de explotación percibidos por las autoridades portuarias, que pasan, como todas SS.SS. conocen, de precios privados a tasas. Esta modificación legislativa introduce una variación a nivel de la estructura de ingresos individuales de las autoridades portuarias, aunque se espera, por las simulaciones realizadas muy precisas, que a nivel consolidado la posible desviación sobre el importe neto de la cifra de negocios previsto en el presupuesto que se tramita, estimado según la vigente normativa tarifaria, no sea significativo. En ese sentido, me gustaría recordar a SS.SS. que el nuevo texto legal prevé reducciones importantes en las tarifas y tasas concesionales para los usos portuarios y, en cambio, aumentos en las concesiones para usos logísticos y para usos no portuarios que en la estructura de los ingresos van a compensar las reducciones importantes que afectan directamente al tráfico marítimo y, por tanto, a movimientos de las mercancías por los puertos españoles sin esperar que el volumen de ingresos presupuestados tenga alteraciones

sustanciales con motivo de la entrada en vigor de la nueva ley de puertos.

Respecto a los gastos de explotación, presentan en el conjunto para 2004, como ha venido siendo la línea en estos últimos años, una estructura de contención importante. Se prevé un aumento de los presupuestos del 3,8 por ciento sobre la previsión de cierre para el año 2003, muy inferior a la evolución que hemos señalado prevista para los ingresos, que van a tener un incremento del 6,7 por ciento la cifra de negocio y, por tanto, mejorando los índices de relación gastos/ingresos correspondientes al sistema portuario. En ese aumento del 3,8 por ciento hay que destacar un aumento de las amortizaciones, al entrar en servicio las nuevas infraestructuras que van acabando su construcción de las previstas en el Plan de infraestructuras. Hay que señalar que el aumento más importante se debe a los gastos de personal, que representa un incremento interanual reducido del 2,8 por ciento, teniendo en cuenta que esta cifra incorpora la revisión prevista del IPC del 2 por ciento. Esto es debido fundamentalmente a que durante el año 2004 van a estar en plena vigencia los convenios colectivos locales entre las autoridades portuarias y Puertos del Estado aprobados por la CECIR en los años 2001, 2002 y en el presente ejercicio 2003 y sobre todo la continuación del proceso de sustitución de personal de baja cualificación, por esta organización de los servicios conforme a la política portuaria que estamos impulsando, por personal con una mayor cualificación y retribución individual. En este sentido, se observa un incremento interanual de la retribución media del orden del 2,8 por ciento. Además, los gastos de personal sufren un aumento importante por la incorporación de personal por primera vez en el sistema portuario en los últimos años, fundamentalmente debido a los requerimientos y a las exigencias de seguridad que se están imponiendo a nivel internacional tanto en la protección de pasajeros, como en la protección de terminales por la implantación también en julio del 2004 del sistema ISPS de seguridad en las terminales portuarias, que nos lleva a nuevos ingresos de personal correspondiente a policía portuaria, que va a ser, como SS.SS. también conocen y no hemos tenido ocasión de comentar, el grueso de masa laboral en los próximos años en las autoridades portuarias.

Como he señalado, el resto de conceptos de gastos de explotación no presentan variaciones significativas ni servicios a terceros ni otro tipo de aspectos, con respecto a la previsión de cierre de 2003, ni para los ejercicios siguientes a 2004. Es de señalar que los gastos financieros presentan un incremento del 10,6 por ciento, pasando de los 12 millones de euros a algo más de los 13,500 millones de euros en 2004, al compensarse el incremento de endeudamiento externo que aumenta de 235 millones a 321 millones de euros con el mantenimiento de los tipos de interés a corto plazo para los rendimientos de tesorería en los puertos.

Para finalizar con este apartado, debo significar la favorable evolución de los indicadores y ratios económicos a lo largo del periodo 2002-2007, tales como la evolución de la ratio gastos de explotación/ingresos de explotación o bien del importe neto de cifra de negocio por plantilla media, que dan una medida muy aproximada de la mejora de expectativas de los niveles de productividad y eficiencia del sistema portuario de titularidad estatal.

Respecto al presupuesto de capital, y empezando por los orígenes de fondos, tienen una evolución positiva en todos los aspectos. En los recursos generados por las operaciones se incrementan en un 8 por ciento sobre la previsión de cierre de 2003, es decir, por encima de los ingresos, lo que significa que hay una contención manifiesta de los gastos y, por tanto, los puertos españoles son capaces de generar más recursos para hacer frente al importante volumen de inversiones portuarias en el marco de autosuficiencia económica en que se mueven los puertos españoles. También tienen un importante aumento las operaciones de capital que se van a devengar durante el año 2004 y, al estar ya completamente operativos los marcos comunitarios de apoyo y estar en plena certificación la mayor parte de las obras portuarias previstas en el Plan de infraestructuras. Del importe total a devengar en el año 2004, que asciende a 328,5 millones de euros, van a corresponder algo más de 139 millones de euros a fondos FEDER, algo más de 160,7 millones de euros a fondos de cohesión y algo más de 28,5 millones de euros a otras subvenciones de capital procedentes de fondos Interred, IFOP, etcétera. Debe destacarse que los devengos estimados para el 2004, 98,9 millones de euros corresponden a la reprogramación de los programas operativos previstos en los reglamentos comunitarios para mediados del marco comunitario de apoyo 2000-2006, según el compromiso acordado entre el Ministerio de Fomento y el Ministerio de Hacienda. El incremento neto de financiación bancaria a largo plazo previsto para 2004 asciende a algo más de 113 millones de euros y en alguna medida está justificado por los retrasos que algunas importantes obras, sobre todo la obra de ampliación del puerto de Barcelona, han tenido durante ejercicios anteriores. Este retraso justifica que en el año 2003 se hayan reducido las necesidades de endeudamiento desde los 100,6 millones de euros autorizados en los vigentes presupuestos del Estado para 2003, hasta los 58,5 millones de euros, que son los recogidos en la previsión de cierre autorizada para el presente ejercicio.

En relación con las aplicaciones de fondos, el principal capítulo son las adquisiciones de inmovilizados, que llegan a un récord histórico en el sistema portuario estatal, con una inversión prevista en los puertos españoles de casi 938 millones de euros, superior a los 150.000 millones de las antiguas pesetas, lo que representa prácticamente duplicar tan sólo las cifras de inversión que había en los puertos españoles al inicio

de la legislatura. Este aumento de inversión representa un 26,5 por ciento respecto a la previsión de cierre del año 2003 y una garantía de cumplimiento de las previsiones de inversiones públicas incluidas en el capítulo portuario del Plan de infraestructuras 2000-2010.

Del total de la cifra de inversiones consolidadas para 2004, prácticamente el 99 por ciento corresponde a inversiones reales en inmovilizado material e inmaterial y el resto, por importe de algo más de 10 millones de euros, corresponde a inmovilizaciones financieras, de las que una cifra muy importante, prácticamente 8 millones de euros, están destinados a la participación en el capital social de sociedades mercantiles, entre las que destaca la participación de la autoridad portuaria de la bahía de Algeciras en la sociedad que va a construir y a explotar la zona de actividades logísticas asociada al puerto de Algeciras, que es una sociedad conjunta con la Junta de Andalucía, con la zona franca de Cádiz y con las municipalidades de los barrios y San Roque, junto con la autoridad portuaria, que va a representar un importe de inversión por parte de la autoridad portuaria de prácticamente 7,8 millones de euros.

Entre las inversiones más significativas, considerando aquellas que tienen una cifra de inversión superior a 30 millones de euros, podemos destacar, por orden alfabético de los puertos, la ampliación del puerto de Alicante; la nueva ampliación del puerto de Algeciras en la zona de Isla Verde; todas las obras asociadas a las ampliaciones del puerto de Barcelona, tanto de diques como, ya en el año 2004, la construcción del primer muelle en la zona de ampliación, denominado muelle Prat; en el puerto de Bilbao, la ampliación del muelle 3, en la zona de Ciérvana, así como la construcción de un muelle adosado para graneles en el dique de Ciérvana; la continuación del proyecto de ampliación de las escombreras en su primera fase en el puerto de Cartagena; la terminación del nuevo dique-muelle polivalente y canal de entrada en el puerto de Castellón, así como el inicio de las obras de la futura dársena sur en ese puerto, muy importante también para el desarrollo del puerto de Castellón; la continuación de las obras de ampliación del puerto de Ferrol en su primera fase; la ampliación del puerto de Gijón en su primera fase, con la construcción del dique de Torres; la prolongación del dique Reina Sofía en Las Palmas y el inicio de las obras asociadas al nuevo puerto de Granadilla en la isla de Tenerife; la construcción de las obras asociadas a la ampliación del puerto de Sevilla, con la nueva esclusa y los dragados de profundización y recintos de vertido cuya declaración de impacto ambiental ha sido emitida por el Ministerio de Medio Ambiente en fechas muy recientes, lo cual garantiza la viabilidad ambiental de esta obra de vital importancia para el futuro del puerto de Sevilla; la prolongación del dique de abrigo en el puerto de Tarragona, así como la ampliación de la zona del dique del este en el puerto de Valencia y completar las obras de ampliación del puerto de Sagunto. Para

finalizar, una obra muy importante es el avance en la construcción de la plataforma logística Salvaterra-As Neves, asociada al puerto de Vigo.

Quiero señalar que como consecuencia del exceso de aplicaciones sobre los orígenes para el ejercicio 2004, dado el volumen inversor, se prevé una reducción de fondo de maniobra de los puertos españoles de algo más de 27,5 millones de euros, frente a la reducción de algo más de 97,6 millones prevista para 2003 en el presupuesto actualizado. Esta significativa reducción de 2003 obedece a que la financiación del incremento de inversiones para 2003, que se iba a realizar con cargo al endeudamiento bancario, se ha podido cubrir con la utilización del fondo de maniobra disponible.

Para finalizar, quiero transmitir a SS.SS. que se trata de un presupuesto expansivo del sistema portuario español en cuanto a las inversiones y de contención respecto a los gastos, con un marcado equilibrio financiero, que permite mantener estrictamente el marco de suficiencia económica que prevé la legislación vigente para los puertos españoles de interés general.

Nada más por mi parte.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Segura. **(El señor Segura Clavell entrega un texto al presidente y al compareciente.)**

El señor **SEGURA CLAVELL:** Señor Llorca, una vez más le doy la bienvenida a esta Comisión de Infraestructuras, en esta ocasión para informar sobre los contenidos del proyecto de Presupuestos Generales del Estado en esta materia.

El respeto que al Grupo Socialista le merecen siempre los cargos del Gobierno que vienen a esta Comisión, el respeto que nos merece el pueblo al que representamos y el respeto que nos merecen las Cortes Generales, nos lleva siempre a hacer unas intervenciones complementadas con un documento del que le acabo de hacer entrega en estos momentos. Se trata de un documento de ocho folios aproximadamente, en el que se formulan una serie de preguntas que no se podrían formular en el periodo de tiempo de intervención de un diputado en representación de su grupo parlamentario, que son diez minutos. Le voy a hacer algunas de las preguntas contenidas en ese documento; usted responderá las que estime oportuno, y el resto las contestará por escrito, siguiendo la vía reglamentaria. También le he entregado este documento al presidente de la Comisión, a efectos de que quede constancia formal de esta petición. Este grupo parlamentario no viene a hablar de estos temas tan relevantes simplemente tocando de oídas, sin leer los contenidos de las partidas presupuestarias, sino en el ejercicio de la máxima responsabilidad institucional, tal como nosotros la entendemos.

Una serie de preguntas específicas que en mi condición de diputado canario, por la provincia de Santa Cruz de Tenerife me tomo la libertad de comenzar a

formularle tienen su origen en una petición de información que hemos formalizado el 8 de julio en el registro del Congreso de los Diputados. En ella, este diputado, en el mejor cumplimiento de sus funciones parlamentarias, al amparo de lo establecido en el artículo 7 del Reglamento de la Administración pública que se indica, solicita datos, informes y documentos relativos a la actuación que está realizando actualmente la Autoridad Portuaria de Las Palmas de Gran Canaria en el puerto de la Luz y de Las Palmas, conocido como prolongación del dique Reina Sofía, en el que se incluye el documento acreditativo de su inclusión en el plan de empresa de la autoridad portuaria, consignación de los Presupuestos Generales del Estado, documento de declaración de impacto medioambiental, proyecto técnico y expediente de adjudicación de la mencionada obra. El 8 de julio entró esta petición formal en el registro del Congreso de los Diputados, y hoy, 8 de octubre, todavía carezco de la contestación. Probablemente, no será imputable a usted, sino a todo un mecanismo de la Administración que se pone en marcha. Pero le ruego que tome interés en este tema y en la petición equivalente que formulé el mismo día respecto al *non nato* puerto industrial de Granadilla, también en la isla de Tenerife.

Desde esa perspectiva, le reitero las preguntas sobre cuáles son las previsiones presupuestarias para la construcción del puerto de Granadilla, cómo se va repartir la financiación del futuro puerto entre la autoridad portuaria, el Ministerio de Fomento, los fondos comunitarios y el sector privado; qué grupos empresariales se han comprometido en la inversión; cómo está prevista la programación temporal de la obra; en qué fecha está previsto que se inicie; cuál es el plazo de ejecución. Eso está en la última página del documento que le acabo de entregar. Desde el punto de vista de la demanda de servicios portuarios en ese futuro puerto de Granadilla, ¿qué tráfico está previsto que se desvíen hacia el puerto de Santa Cruz? ¿Cuáles son las previsiones de tráfico nuevo que se prevén con la construcción del mismo? Se ruega aportar los informes de impacto medioambiental, tal como hicimos hace tres meses; vamos a presentar el escrito de amparo ante la presidencia de la Cámara. Pedimos datos sobre la ampliación del dique Reina Sofía en el puerto de Las Palmas, acordado en el plan de empresas entre la Autoridad Portuaria de Las Palmas y Puertos del Estado, con toda una serie de argumentos que le expongo en uno de esos folios. Le pido que conteste qué posición tiene el ministerio respecto a ese gran debate que hay abierto en la isla de Gran Canaria, en el que parece ser que se van a recortar las actuaciones de una línea de 1.200 metros. Le dimos información sobre los objetivos de captación de tráfico, ya en otras materias, en el puerto seco de Madrid, si existe la coordinación exigible entre RENFE y Puertos del Estado. Nos gustaría saber cuál es la política del ministerio en materia de ampliación portuaria con rellenos ganados al mar, dados los actuales y previsibles aumentos de

demanda; ¿cómo se plantea el almacenamiento tierra adentro, cuál es el criterio, en relación con esta materia medioambiental en las Rías Gallegas y, en concreto, en Vigo; y qué reflejo presupuestario tiene la iniciativa de la Autoridad Portuaria de Pasajes para construir un puerto exterior. La subvención comunitaria del puerto de Barcelona supera con creces la del resto de los puertos españoles y, le preguntamos si existe una estrategia de potenciación de Barcelona que podría perjudicar a otros puertos mediterráneos, concretamente los puertos de la Comunidad Valenciana. Creemos en la necesidad del desarrollo de ese frente, tanto del puerto de Barcelona como de los de Valencia, Sagunto y Castellón; qué previsiones tiene respecto a la conexión por ferrocarril del puerto de Castellón con el corredor mediterráneo del ferrocarril que pasa por las proximidades? ¿Realiza Puertos del Estado algún tipo de análisis de capacidad de inversiones, no ya puerto a puerto, sino a niveles de fachada? Explíquenos también la política en cuanto la fachada del Cantábrico o a la fachada gallega. ¿Considera el Gobierno que el modelo de relaciones puerto-ciudad implantado en el puerto de Alicante, al que acaba de hacer referencia, es adecuado? ¿No sería más razonable la desafectación de los espacios para usos no portuarios que empiezan a ser moneda de cambio habitual en dicho puerto?

La última pregunta que figura en este texto, dado que en las informaciones del Ministerio de Fomento —leo textualmente— se computan como inversión general en los puertos aquellas procedentes de la iniciativa privada (tengo en mis manos la página web del ministerio que hace referencia a dos puertos, que dice: la inversión privada estimada en la Autoridad Portuaria de Almería asciende a un total de nueve millones 916.000 euros), se dirige al software informativo que ha conducido a esa afirmación o a la relativa a que la inversión privada estimada de la Autoridad Portuaria de Huelva es de más de 50 millones de euros. Que se nos explique detalladamente cómo se llega a esa conclusión por parte del ministerio, pero insisto, autoridad portuaria tras autoridad portuaria. Le pedimos que nos diga cuáles son los criterios que aplica el ente Puertos del Estado del ministerio a la hora de distribuir los fondos europeos entre los puertos y no nos referimos a criterios políticos, sino técnicos y económicos. Le pedimos información sobre la distribución del fondo de compensación recogido en la Ley de 1997, en la que se establecía un órgano colegiado integrado por los presidentes de las autoridades portuarias y presidido por el presidente del Ente Público Puertos del Estado, ¿cómo ha venido adoptando criterios y cuáles ha adoptado para el reparto de los contenidos de ese fondo de compensación. Otra pregunta, ¿podría informarnos si existen autoridades portuarias o puertos que hayan iniciado obras con el compromiso de Puertos del Estado de una futura financiación de fondos europeos y que hayan tenido que endeudarse porque no les haya llegado? Nos llegan

noticias —puedo no estar informado suficientemente— de que la Autoridad Portuaria de las Palmas de Gran Canaria, con el dique Reina Sofía, adjudicó esa obra pensando en una aportación de fondos comunitarios que no se ha acordado todavía. Le pedimos al Gobierno que aporte los estudios de demanda, de accesibilidad, de distribución entre modos, etcétera, que justifican el listado de inversión en los puertos que figura en el proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2004, dentro de lo que el ministro ha venido llamando Plan de Infraestructura. ¿Considera el Gobierno que hay problemas de sobrecapacidad a un nivel de sistema portuario? ¿Cuáles son las medidas que el ente Puertos del Estado está implementando con el objeto de posibilitar el cabotaje marítimo de corta distancia, qué es el auténtico futuro en el transporte marítimo dado que las infraestructuras deben servir a un modelo de transporte? Le pedimos también al Gobierno que informe con rigor de la distribución de la subvención comunitaria, fondos de cohesión, FEDER, etcétera, entre las distintas autoridades portuarias con especificación de los proyectos concretos, porcentajes de subvención, participación privada en su caso, como he dicho, y análisis de la demanda que se cubre con esa oferta.

Existen en estos momentos unos puertos exteriores —es una evidencia— que tienen en marcha estudios u obras de puertos exteriores. Por ejemplo, el puerto exterior de Pasajes; el puerto exterior de Ferrol en una situación de cierta conflictividad; el puerto exterior de A Coruña; el de las Palmas de Gran Canaria, etcétera. ¿Dispone el Gobierno de los correspondientes estudios de viabilidad económico-financiera? ¿Puede suministrar el ministerio las ratios de esas evaluaciones en los distintos escenarios considerados? Es decir, el parámetro TIR —la tasa interna de retorno—; el parámetro VAN —valor actualizado neto—; relación coste-beneficio; toda esa información que razonablemente ahora no podrá dar, le pido que nos la haga llegar de la forma más razonable.

En cuanto a la política de desafectación y posterior enajenación de terrenos de dominio público en todas y cada una de las autoridades portuarias, no queremos quedarnos con el detalle puntual de la cantidad. Queremos hablar del modelo de desarrollo del sistema portuario español y por ello le he formulado ese conjunto de peticiones de información, para sustentar un mejor conocimiento en una mejor representación del ciudadano a los que representamos en las Cortes para tener una posición fija ante el gran debate de los Presupuestos Generales del Estado, que se producirá en el Pleno en la fecha que corresponda.

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

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Empezaré por decir que una parte sustancial de las inversiones públicas se hace a través de empresas del Estado. Para el Estado

español es una cantidad muy importante que, por cierto, no entra a formar parte del déficit público. Nada menos que 12.000 millones de euros van a invertir las distintas sociedades y empresas públicas. De esta cantidad le corresponden a Galicia 338 millones de euros, es decir, el 2,8 por ciento, cantidad bastante ridícula, mucho más si nos atenemos a la cantinela de la solidaridad después de la catástrofe del *Prestige*. En el caso del Puertos del Estado, que es lo que nos interesan, dan una cifra de 113 millones de euros, correspondiendo 86 millones a proyectos iniciados con anterioridad al 2004 y 27 millones para proyectos nuevos. En el caso de los puertos que están en la provincia de A Coruña, los de Ferrol y A Coruña, irían a proyectos nuevos 5,4 millones de euros y a proyectos iniciados con anterioridad, 43. A Pontevedra (Vigo, Marín y Vilagarcía de Arousa) se destinarían a proyectos nuevos 21 millones y a proyectos iniciados con anterioridad, 42. Lo primero que nos gustaría saber, señor presidente de Puertos del Estado, es si estas cantidades, especialmente las que se refieren a proyectos iniciados con anterioridad, se han deslizado en parte del ejercicio anterior, porque tenemos datos de 2003 en los que se señala que en julio de lo presupuestado para Galicia sólo habían invertido el 25 por ciento. Habían presupuestado 84 millones de euros para el 2003, pero en julio sólo habían liquidado 20 millones, en concreto para nueva lonja en el muelle de Linares Rivas mejora del canal de acceso Seixo Blanco en el caso de A Coruña; en el caso de la Autoridad Portuaria de Ferrol, el puerto exterior y así sucesivamente. Nos gustaría que nos aclarara esa cuestión porque es una de las mecánicas bastante frecuente a la hora de analizar los Presupuestos Generales del Estado.

La segunda cuestión que nos gustaría saber es a qué nuevos proyectos corresponde la cantidad que figura por un valor de 27 millones de euros, cuáles son esos nuevos proyectos. En tercer lugar, ¿qué proyectos iniciados con anterioridad se van a completar o a ejecutar totalmente en el año 2004? Nos gustaría saber también ¿cuál es el grado de participación de los puertos de interés general de Galicia en los distintos fondos europeos que forman parte de la acción comunitaria y, concretamente en el caso de Ferrol. Aunque es una cuestión colateral y no de su competencia, nos gustaría saber si en el 2005, cuando se acabe la primera fase del puerto exterior, tienen algún tipo de garantía de que pueda estar comunicado por carretera. Y también si están impulsando de forma activa y con responsabilidad el acceso por ferrocarril, porque una plataforma logística de tal calibre que no vaya a tener acceso por ferrocarril sería como dejar deficiente una infraestructura de tal gasto. Me gustaría que me aclarase si el acceso por ferrocarril al puerto de Ferrol, situado en la ría, se va a mejorar sensiblemente o si se va a hacer una ligera chapuza con material usado.

Por otra parte, sabe S.S. que para nosotros es una preocupación el que de repente, en áreas muy próxi-

mas, se empiece a construir en el espacio portuario, en algunos aspectos con grave impacto e incluso con dificultades, desde el punto de vista de la seguridad. Nos gustaría saber si tienen cerrados los estudios técnicos que han realizado sobre la viabilidad del puerto exterior de A Coruña, no solamente en lo que se refiere a la seguridad sino también a la posible viabilidad económica, y con qué subvención contarían tanto de fondos comunitarios, de iniciativa privada y aportaciones de otras administraciones; en definitiva, si es viable. Nos gustaría saber también si ese puerto estaría impulsado desde los intereses de Repsol, como se hace, por ejemplo, en el puerto exterior de Ferrol, donde está claro que Endesa es un elemento fundamental para justificar su funcionamiento en los primeros años. No conocemos que haya otros operadores interesados. Por último, dos cuestiones. Los índices de relación gastos de explotación ingresos, en el caso de los puertos del sistema portuario de interés general de Galicia, ¿es equilibrado, los hace viables o usted le ve algún punto negro o dificultad de cara al futuro? Para terminar, nos gustaría saber cuándo estará operativa la plataforma logística de Salvaterra-As Neves y si tienen alguna relación con RENFE para la puesta en funcionamiento tanto del muelle de O'Ceao y de lo que llaman puerto seco, muy eufemísticamente, en el caso de Monforte de Lemos; y cuál es la inversión privada prevista en los puertos de Galicia para los años 2004 a 2007.

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

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: Señor presidente, en primer lugar, quiero dar la bienvenida a la Comisión al presidente del Ente Público Puertos del Estado, don José Llorca Ortega, en nombre del Grupo Parlamentario Popular.

Señorías, se ha dejado bien claro que la creciente atención sobre el sector portuario en España se debe a la mayor toma de conciencia por parte de los agentes sociales, acerca de la verdadera importancia estratégica y económica de los puertos comerciales como elementos fundamentales del sistema de transporte de interés general y, por tanto, para el desarrollo de la economía productiva y el comercio exterior.

La trascendencia estratégica se comprende fácilmente, considerando los 7.800 kilómetros de nuestras costas, la ubicación geográfica periférica de España en el marco de la Unión Europea, el carácter tradicional de entrada en el Mediterráneo que hemos ostentado, así como el valioso papel desempeñado por los archipiélagos de Canarias y Baleares. En cuanto a la vertiente económica, su relevancia se manifiesta en que el 70 por ciento del comercio exterior español, como media, discurre por nuestros puertos, destacando la función de intercambio entre los nodos de transporte marítimo y terrestre.

Como ha dicho el presidente de Puertos del Estado, en el año 2002 el conjunto de los puertos españoles de interés general alcanzó un tráfico total de prácticamente 366 millones de toneladas, con un creciente crecimiento anual de un 4,65 por ciento, es decir, más de 2,5 puntos porcentuales por encima del crecimiento del PIB nacional y superando en 1,3 puntos los porcentajes de crecimiento de 2001, a pesar de haberse acentuado la reducción de las tasas de crecimiento de la economía europea y mundial.

Como dijo el presidente de Puertos del Estado hace pocos días en esta misma Comisión, en el mismo sentido que el ministro de Fomento en el Pleno, los datos expuestos manifiestan el actual dinamismo de nuestros puertos y su papel, cada vez más importante, en la articulación de cadenas logísticas intermodales competitivas, así como el éxito de una política portuaria que da respuesta al importante papel asignado al transporte marítimo y a los puertos como nodos de intercambio modal en la política general de transporte, apoyándose para ello en dos pilares fundamentales: una política inversora dirigida a la necesaria adecuación y modernización de las infraestructuras portuarias, así como a la dotación de nuevas infraestructuras y, por otro lado, una política de reformas estructurales dirigidas hacia la progresiva liberalización de los servicios portuarios. Los buenos resultados de esta política portuaria son evidentes, a la vista de la evolución de las tendencias positivas de las principales ratios de gestión e inversión del sistema portuario de interés general, que ha desgranado claramente el presidente del Ente Público Puertos del Estado. Sólo me resta agradecerle, en nombre del Grupo Parlamentario Popular como presidente del ente, sus amplias y claras exposiciones, pero, sobre todo, su esfuerzo y el de su equipo y los felices logros de su gestión, porque benefician al conjunto de España.

Nada más, señoría, muchas gracias y sigo animándole en ese esfuerzo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor presidente de Puertos del Estado para contestar.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Llorca Ortega): Señor presidente, muchas de las preguntas que se han hecho son muy detalladas y una respuesta pormenorizada a cada una de ellas consumiría, con toda seguridad, el tiempo que tengo disponible y no aportaría nada a la discusión. En muchos casos preferiría, si SS.SS. lo consideran oportuno, que, tal como ha dicho el Grupo Socialista, pudiera responder por escrito a las preguntas, en muchos casos muy detalladas, que SS.SS. me hacen.

Sí me gustaría hacer alguna reflexión general. En primer lugar, como ha dicho el Grupo Popular, tenemos que felicitarnos de que los grupos parlamentarios no ponen en duda las cifras ni la política de gastos, ni la política de ingresos del sistema. Por lo que entiendo

que las líneas macro en las que se basan los presupuestos del sistema portuario español no son contestadas por la Cámara. Las cifras son buenas, demuestran un sistema financiero en los puertos saneado y me gustaría que quedara constancia en el «Diario de Sesiones» de que interpreto que la Comisión no pone en cuestión la evolución global financiera del sistema portuario, que entramos en una política portuaria más concreta y asociada a inversiones concretas o a dudas respecto a cómo se computa una u otra partida de cada una de las partidas presupuestarias.

Al señor Segura, portavoz del Partido Socialista, quiero decirle que me voy a interesar específicamente para que le llegue cuanto antes la documentación que solicitó respecto a las obras en las islas Canarias, particularmente las asociadas a la aprobación del dique Reina Sofía y al nuevo puerto de Granadilla. No tenga duda de que, como usted mismo ha señalado, la causa es la propia tramitación. Fue despachada por el Ministerio de Fomento antes del verano y entiendo que la documentación estará en los procedimientos administrativos para su remisión a la Cámara.

Me preocupan algunas dudas que ha manifestado sobre si el Gobierno imputa correctamente, enmascara o sobredimensiona cifras en la iniciativa privada. Señor Segura, los presupuestos del sector portuario estatal, en base a la legislación vigente, se realizan en el marco de los planes de empresa, planes consensuados que se firman entre cada una de las autoridades portuarias y el Ministerio de Fomento a través de su órgano especializado, que es el Ente Público Puertos del Estado. No dude de que las cifras que da el Gobierno sobre inversión privada en los puertos españoles son cifras estimadas por los puertos españoles, independientemente del color político de sus gestores, en función de los procedimientos concesionales que están en fase de otorgamiento y los compromisos inversores asociados a cada uno de los procesos concesionales. No sólo estamos en condiciones de señalarle cada una de las partidas estimadas de inversión privada, porque esas partidas se incluyen en el documento firmado entre cada uno de los puertos españoles y Puertos del Estado y que da lugar al plan de empresa. Por tanto, estoy en condiciones de decirle que podré suministrar esa información, tal como usted me pide, en el sentido de que el plan de empresa de cada puerto lista todas las concesiones, con todas las previsiones de estimación de inversión privada a cada una de las concesiones en los puertos de interés general del Estado.

Me gustaría contestar aquí sobre los temas que, redundantemente surgen siempre que comparezco en esta Cámara, me refiero a las dudas sobre la sobrecapacidad del sistema y, por tanto, sobre la política inversora de las autoridades portuarias respecto a la generación de nuevas infraestructuras. Hay un síntoma que es clave desde el punto de vista matemático. A pesar del volumen de inversiones, tan grande, que en esta

legislatura, como he señalado, ha superado el 260 por ciento y sin ninguna presión tarifaria, la rentabilidad sobre el inmovilizado del sistema portuario español se mantiene en cifras próximas al 3 por ciento, entre el 2,4 por ciento en el año 2000, al 3,4 por ciento en el año 2004. Eso significa que las nuevas inversiones que se ponen en servicio son inmediatamente rentabilizadas y, por tanto, generan ingresos capaces de mantener la rentabilidad sobre el inmovilizado. Este es un magnífico síntoma de que el sistema no tiene sobrecapacidad de las infraestructuras. Tengo que añadir que cualquier suelo portuario, cualquier terminal que en este momento sale al mercado sobre la base del modelo concesional, no ha quedado desierto, y todos con parámetros de tráfico mínimos exigibles, porque, si no, las concesiones caducan y todas las que salen al mercado, muchas de ellas incorporando inversión importante, como son muelles, equipamiento importante, superestructura, etcétera. La iniciativa privada las asume y las rentabiliza. Los ingresos se generan de una forma inmediata, a pesar de que en esta fase del Plan de Infraestructuras estamos construyendo mucha obra de abrigo, que está poniendo suelo en valor abrigado para el futuro; a pesar de que su rentabilización cuesta en los primeros años de su entrada en servicio, porque las obras de abrigo son caras, etcétera, a pesar de eso, logramos mantener sin presión tarifaria nueva rentabilidades sobre el inmovilizado del orden del 3 por ciento. Es un magnífico síntoma de no sobrecapacidad. Nuestra política es de capacidad global de los puertos. No estamos haciendo ninguna distinción, todas las fachadas españolas se están desarrollando de una forma homogénea, generando nuevas zonas de abrigo, generando nuevo suelo portuario para que la demanda pueda situarse en ellas. Uno de los elementos clave en la programación del Plan de Infraestructuras es que en esta década los puertos españoles tengan abrigo suficiente para que esa iniciativa privada se pueda desarrollar en función de las necesidades de la demanda.

Los tráfico están creciendo en España por encima de nuestro entorno europeo. Estamos creciendo, globalmente, en cifras previstas del orden del 3 o el 4 por ciento de forma consolidada. Algo mucho más importante es que la mercancía general en este país está creciendo en este momento al 12 por ciento. No es una cifra peculiar de este año, sino que viene arrastrada de un largo período de tiempo. ¿Qué significa? Que justamente la parte más dinámica y menos coyuntural de las mercancías portuarias, como es la mercancía general, tiene un crecimiento muy importante y no hay visos de que ese crecimiento que se reduzca en el corto plazo, exigiendo mayores superficies portuarias y zonas abrigadas para que esa demanda se pueda situar. España está muy bien situada en los tráfico marítimos internacionales. En este momento los tráfico de tránsito en los puertos españoles están creciendo un 30 por ciento, los de transbordo, sobre todo en el litoral mediterráneo.

Un puerto que va a entrar en servicio en fechas recientes como es la nueva terminal del puerto de Málaga —un puerto con problemas financieros después de la pérdida de petróleo— ya tiene el inversor privado que se llevó la concesión, comprometido con la primera naviera del mundo, y tendrá un movimiento de 150 TU al año para transbordo. España está muy bien situada en la línea este-oeste de grandes barcos que mueven las mercancías alrededor del mundo y los puertos españoles, fundamental los del Mediterráneo y los situados en la zona del Estrecho, están perfectamente ubicados para captar ese tipo de tráfico. Señorías, yo no apunto, por las cifras que tengo y por el crecimiento de los tráfico, ningún síntoma de sobrecapacidad del sistema, sino todo lo contrario, necesidades de superficies portuarias para que no se colapse ni se corte este crecimiento espectacular, desde mi punto de vista, en los tráfico portuarios, algunos muy por encima del entorno europeo, como son los tráfico de transbordo.

Hay una necesidad, como S.S. ha señalado, respecto a algo que tiene mucho futuro en el transporte marítimo, especialmente a nivel europeo y de las relaciones con los países del Magreb, me refiero a los tráfico de cabotaje. En este momento los tráfico de cabotaje están creciendo un 6 por ciento, sobre todo los asociados a barcos RoRo, tráfico rodante. Estoy seguro de que estos crecimientos van a continuar en los próximos años; los tráfico de cabotaje, afortunadamente no exigen un nivel de infraestructuras portuarias, exigen zonas de abrigo y explanadas, pero no como otro tipo de tráfico. Por los síntomas que veo y por los contactos que estoy desarrollando, estoy convencido de que en las próximas semanas va a haber importantes novedades con nuevas líneas de cabotaje, también en el norte peninsular, con los puertos del norte de España con los de Mar del Norte y con los del Mar Báltico. El cabotaje en los puertos del Mediterráneo se está desarrollando de forma espectacular y también con los países del Magreb. Estoy absolutamente convencido de que esos tráfico van a tener un crecimiento espectacular en los próximos años y será un elemento crítico y fundamental en la política de transportes de la Unión Europea, porque —los síntomas están ahí— muchos de los tráfico que en este momento se mueven por carretera van a ser absorbidos en un ámbito, no de competencia modal sino de colaboración modal, también por el transporte marítimo. Hay síntomas muy significativos que me gustaría comentar con SS.SS. El mes que viene empieza una línea entre algunos puertos del Mediterráneo, como Cartagena, Almería, Algeciras o Cádiz de frutas y hortalizas, que nunca había ocurrido y que tenían la tradición de moverse por transporte terrestre hacia los mercados del norte de Europa y ahora el transporte marítimo están en condiciones de hacerlo. Hay navieras y compañías privadas que apuestan ya por que el transporte marítimo ocupe un lugar importante en este tipo de tráfico. No es una

ilusión, ya hay una línea programada para principios de noviembre que va a cubrir el suministro de hortalizas, frutas y otros productos frescos por el transporte marítimo hacia el Mar del Norte.

Respecto a las obras iniciadas sin fondo, usted ponía el ejemplo del puerto de Las Palmas. Según el reglamento comunitario, cuando el Estado español, a través del Ministerio de Hacienda, remite a Bruselas una petición de fondos de cohesión —por poner un ejemplo—, desde la fecha que entra en Bruselas la petición es absolutamente certificable, aunque no exista la resolución oficial de Bruselas respecto a esa adjudicación de fondos. Las garantías que se tienen en esa tramitación son grandes, por la experiencia que hemos ido teniendo en los últimos años y el plazo de tramitación no representa ningún riesgo para la financiación de esas obras. No se inicia ninguna obra portuaria sin que tenga fondos de cohesión asignados si no ha habido la tramitación previa y ha sido cursada, a través del Ministerio de Hacienda, a Bruselas para su tramitación correspondiente.

No quisiera concluir mi contestación al representante del Grupo Socialista sin decir que no creo que nadie dude en el sistema, de que la distribución de los fondos europeos no se hace con criterios políticos. Se hace para aunar recursos propios del puerto, posibilidades de inversión privada y complementarlo para que las grandes obras portuarias puedan seguir adelante. Todas las regiones españolas en este momento, sin distinción del color de los gobiernos autonómicos, tienen asignados fondos con resolución firme por parte de Bruselas. Obras tan importantes como la ampliación del puerto de Algeciras, que no hubiera sido posible sin asignación de fondos europeos, tiene ya las resoluciones correspondientes a todos los fondos comprometidos asignados y, por tanto, las grandes obras de la bahía de Algeciras pueden llevarse a cabo con totales garantías. Independientemente del color de los gobiernos regionales y, por tanto, de la lealtad política de los presidentes de las autoridades portuarias, el Ministerio de Fomento, con criterio de compensar los recursos del puerto, ha asignado fondos para que esas inversiones se puedan llevar hacia adelante. Pongo como ejemplo el puerto de Alicante, que pusimos la primera piedra el otro día. La unión entre iniciativa privada, recursos del puerto, más financiación europea, permite afrontar una ampliación del puerto que garantiza su futuro, de tal forma que la inversión pública conjuntamente con fondos europeos lo que hace es garantizar el abrigo y el acceso marítimo donde la iniciativa privada tiene muy difícil la rentabilización, y la iniciativa privada asume la construcción de muelles y rellenos. La política que se está llevando de fondos permite afrontar que los puertos españoles, en función de sus características físicas, que no son iguales en todos los sitios, puedan llevar adelante las previsiones de nuevas áreas abrigadas, tanto marítimas como terrestres, previstas en el Plan de infraestructuras.

No quiero acabar sin comentarle el aspecto que me ha solicitado respecto al fondo de contribución. El fondo de contribución de esta legislatura, desde que yo soy presidente, se ha hecho estrictamente conforme marca la ley, que es la asignación a Puertos del Estado más los repartos a los diferentes puertos, bien por daños catastróficos, bien por necesidades, por su estructura, como es el caso de Melilla, que no son capaces de tener una rentabilidad positiva, se ha hecho por el comité que la Ley de 1997 prevé, que es un comité formado por todos los presidentes de las autoridades portuarias, presidido por el presidente de Puertos del Estado, y le tengo que decir que todo ese reparto se ha hecho en esta legislatura por unanimidad. A la propuesta de Puertos del Estado respecto a la distribución de fondos de contribución, tanto para los recursos del ente, como para una de las inversiones, se ha producido sin ningún voto en contra por parte de ningún presidente de ningún color político. Esté usted absolutamente tranquilo que lo que prevé la ley para el reparto de los fondos del dinero del fondo de contribución se ha hecho estrictamente con respeto a la legalidad y, además, por unanimidad. Y se ha hecho con criterios amplios, en el sentido de que no se alteren los marcos de leal competencia entre los puertos, fundamentalmente cuando se han producido, por ejemplo, daños catastróficos muy importantes como fue el temporal del otoño de 2001 en el puerto de Castellón o los daños en un puerto que usted bien conoce, como es el puerto de Tenerife, que debido a la riada que cegó el puerto fue el fondo de contribución el que, a través de un marco económico de los puertos de interés general en el marco de autosuficiencia, actuó con solidaridad para cubrir esas situaciones catastróficas que se producían en los puertos de interés general del Estado.

Paso a contestar a las preguntas que me hace el Bloque Nacionalista Galego, poniendo en duda que los aumentos de inversión en los puertos gallegos en el año 2004 provengan de acciones no ejecutadas en el año 2003. Me gustaría ponerle un ejemplo. En el año 2003 en el puerto de Ferrol estaba prevista una inversión global de 27.04 millones de euros. Justamente por el volumen o la velocidad en que se están realizando las obras en ese puerto para garantizar sobre todo la máxima seguridad para los inviernos en un mar tan complicado como el de esa zona en el puerto de Ferrol, para que pase una buena internada el dique sin riesgos, aspectos que, por otra parte, son los más críticos en las obras portuarias y que muchas veces nos dan disgustos en función de la meteorología, tengo que decirle que esos 27 millones de euros previstos para 2003 en Ferrol se convierten en el mismo 2003 en el presupuesto actualizado en una inversión que supera los 42.7 millones de euros. Es decir, ¿qué hay deslizamiento? Sí, señoría, pero en sentido contrario al que usted cree. La inversión en los puertos gallegos, al final del cierre de 2003, va a ser muy superior a la prevista en los Presupuestos Generales del Estado para dicho año. Eso es posible

porque, como sabe usted, el sistema portuario funciona como caja única en las inversiones, y decrementos en otros puertos pueden ser asumidos con aumentos no presupuestados individualmente en cada puerto. Eso nos permite que quizá en algunas zonas que estaban previstas inversiones y que por retraso en la declaración de impacto u otros elementos, justamente en los puertos gallegos, especialmente en el de Ferrol, la inversión prevista de 27 millones de euros se convierta al final de 2003 en 42.7. Por tanto, los deslizamientos van en sentido contrario a los que usted prevé.

Sobre los nuevos proyectos que me plantea en Galicia, la cantidad presupuestada de proyectos en marcha es más importante que los nuevos proyectos, porque las grandes obras en Galicia, sobre todo asociada al puerto exterior de Ferrol, que es la gran inversión, y a la plataforma logística de redes, están ya en marcha. Lo que en este momento son nuevos proyectos, en muchos casos son habilitaciones, superestructuras o elementos más secundarios que las grandes obras que están en marcha en estos momentos. Por ejemplo, una vez finalizadas las obras de ampliación en la primera fase en la zona de Placeres, del puerto de Marín, una parte de las nuevas inversiones es colocar las infraestructuras ferroviarias, hacer los pavimentos, etcétera. Por supuesto que hay previstas actuaciones de nuevo cuño, como los nuevos muelles, la zona este del puerto de Marín o, aunque a su grupo no le guste oírlo, el mantenimiento de la inversión del Arenal en el puerto Vigo. Porque nosotros estamos absolutamente convencidos que los tribunales, como no puede ser de otra forma, y lo entendemos, van a fallar que esa es una infraestructura bien tramitada y que está en condiciones en el año 2004 de tener infraestructura suficiente. Y repito lo que dije en mi intervención anterior, en la que no estuvo S.S. —por su grupo estaba el señor Aymerich—, que me gustaría que los grupos de gobierno presentes en el Ayuntamiento de Vigo hicieran una reflexión sobre lo que está representando su posición política respecto a la ampliación de ese puerto y a las pérdidas de empleo y de tráfico que está suponiendo una posición no justificada, desde un punto de vista técnico, como es la oposición al nuevo muelle en la zona del Arenal. En este momento ya hay líneas de cabotaje comunitario y líneas de tráfico de contenedores que están desviándose al puerto de Leixoes, haciendo perder competitividad al puerto de Vigo e impidiendo que se generen los empleos que cualquier aumento en los tráfico portuarios lleva consigo. Ese también es un nuevo proyecto dentro de la valoración que usted ha dado, que incluimos como nueva realización para el puerto de Vigo.

Respecto a los fondos europeos de Ferrol, la asignación de fondos europeos está asociada en exclusiva a la ampliación del puerto de Ferrol con una tasa de financiación, no recuerdo de memoria el dato, de aproximadamente el 44 por ciento de la inversión total. Sí le puedo dar la cifra de que la subvención es de 39 millo-

nes de euros de una inversión total subvencionable de 78 millones de euros. Prácticamente están alrededor del 44 ó 45 por ciento los fondos FEDER asociados al puerto de Ferrol.

Garantías respecto a la cartera, se las daría todas. En este momento está punto de salir la declaración de impacto y está enfocada en dos proyectos. Con una buena programación de obra vamos a estar en condiciones de que la carretera de acceso al puerto de Ferrol esté operativa cuando el puerto pueda entrar en servicio. Asimismo, respecto al acceso por ferrocarril, no exactamente de la misma forma. En este momento la autoridad portuaria durante 2003 ha realizado un estudio previo de los accesos ferroviarios. Si usted analiza los presupuestos verá que hay previsto 1,2 millones de euros para el año 2004, para afrontar las asistencias técnicas necesarias para realizar los estudios informativos que permitan avanzar en el desarrollo de los accesos ferroviarios al puerto de Ferrol. Desde los responsables portuarios, los accesos, tanto viarios como ferroviarios, se consideran importantes para todos los puertos de interés general, no sólo para el de Ferrol. Consideramos que es un elemento importante para la competitividad de los tráfico. Desde los responsables portuarios impulsaremos para que la carretera de acceso esté operativa y en servicio en el momento en que entre en funcionamiento el puerto, a su vez, en la medida que la demanda de los tráfico lo vaya exigiendo, podamos tener los estudios listos para que en su caso se decida el tema de los accesos ferroviarios.

Respecto a la viabilidad del puerto exterior, hay una comparecencia para este tema, solicitada por el propio Bloque Nacionalista Galego, por lo que me remito al planteamiento que hay en este momento, porque en la voluntad política está incluir que en el Plan Galicia se decida sobre la viabilidad técnica, económica y financiera de la construcción de un puerto exterior en la zona de Langosteira. En cumplimiento del Plan Galicia se constituyó el pasado julio una comisión formada por la municipalidad, por la Xunta de Galicia y por el Ministerio de Fomento para avanzar en estos temas, bajo cuyo mandato se han constituido tres subcomisiones: una subcomisión técnica, presidida por el conselleiro de Obras Públicas de la Xunta de Galicia, señor Feijóo; una subcomisión urbanística, presidida por el alcalde de La Coruña, señor Vázquez, y una subcomisión financiera, que presido yo mismo. En este momento están acabando los trabajos de las subcomisiones técnica y urbanística, por lo que la subcomisión financiera entrará en el momento en que dichas subcomisiones garanticen la viabilidad completa de los proyectos; como S.S. sabe hay dos alternativas completamente viables y operativas que tendrán que analizarse por la comisión en función de varios aspectos, como el mejor criterio constructivo, etcétera. La subcomisión urbanística, presidida por el alcalde, tendrá que avanzar en los temas urbanísticos asociados a la operación y cuando

estos temas estén resueltos, la subcomisión financiera analizará la viabilidad del puerto exterior. Los trabajos se están cumpliendo estrictamente con respecto a las previsiones del Gobierno establecidas en el Plan Galicia y confío que las subcomisiones acaben sus trabajos en las próximas semanas y, por tanto, la comisión pueda tomar, conforme con lo que estaba previsto en el Plan Galicia, la decisión sobre la viabilidad técnica, económica y financiera del puerto exterior que, como sabe S.S., es un puerto que está en una zona con unas condiciones técnicas complicadas.

Respecto al interés de Repsol, el puerto exterior es un puerto para solucionar fundamentalmente los temas ambientales del puerto de La Coruña y para minimizar, de ese frente urbano, los riesgos asociados a un puerto que descarga y almacena granel crudo y líquido, como son productos refinados procedentes del petróleo, por lo que es en gran medida un puerto de refinerías. La mayor parte de los tráficlos del puerto de La Coruña están asociados a la refinería de Repsol. Por tanto, Repsol tiene que ser una parte importante del puerto de Langosteira, tiene que ser un concesionario de los atraques y cuya ubicación también está muy asociada a la propia viabilidad de la propia refinería de Repsol en ese territorio. No es que sea una obra de interés de Repsol, sino que es una obra que permite que los tráficlos de dicha refinería se muevan en condiciones ambientales, tanto de acceso marítimo como de almacenamiento en el puerto en mejores lugares, y minimizar los riesgos que tiene el puerto de La Coruña en este momento, tanto desde el punto de vista ambiental como industrial. Toda la operación asociada al puerto exterior es fundamentalmente una operación ambientalista, que va dirigida a mejorar la situación ambiental y los riesgos, tanto de la población como de las aguas de la ciudad de La Coruña.

Respecto a lo que preguntaba sobre la actuación financiera de los puertos gallegos, afortunadamente en este momento sólo dos puertos españoles tienen rentabilidad negativa, que son los puertos de Melilla, razonablemente por su interland, por las dificultades del comercio con Marruecos y por su propia situación geográfica, y Málaga, que perdió nueve millones de toneladas de crudo de petróleo porque Repsol decidió —como saben SS.SS.— tomar su petróleo en Cartagena en lugar de en Málaga para su refinería de Puertollano. El resto de los puertos del Estado tienen rentabilidad positiva y todos son autosuficientes económicamente. Si me pregunta exactamente por las relaciones de gastos e ingresos, no me lo sé, pero también se lo puedo decir, porque tenemos perfectamente desmenuzada la información de datos de gestión de cada uno de los puertos de interés general y, si lo logro encontrar, se lo facilitaré. En el puerto de La Coruña, tenemos una previsión de cobertura del gasto de explotación con respecto a los ingresos del 86 por ciento en el año 2004; en el caso del puerto de Ferrol ese valor es del 72,73 por ciento; en el caso del puerto de Marín, la cobertura es del 90,93 por

ciento; en el caso del puerto de Villagarcía, que como recordará S.S. hasta hace poco tenía números rojos y afortunadamente después de un plan de saneamiento está saliendo adelante en muy buenas condiciones, la cobertura para el año 2004 no llega al 80 por ciento, porque es del 79,30, y en el caso de Vigo, la cobertura es del 76,47 por ciento. Por tanto, todos los puertos tienen rentabilidad positiva y están en buenas condiciones.

En cuanto a la plataforma logística de As Neves, en la planificación del plan de inversiones está previsto que su urbanización finalice, que esté completamente operativa en el año 2008.

En cuanto a la inversión privada, que es lo último que me ha preguntado S.S., también le puedo facilitar las cifras globalmente, si quiere se lo puedo enviar por escrito, pero sólo apuntarle que en el caso de La Coruña están previstos casi 31 millones de euros de inversión privada; en el caso de Ferrol-San Ciprián algo más de 101 millones de euros; en el caso de Marín, 1.500.000 euros aproximadamente; en el caso de Vigo, 76 millones de euros y en Villagarcía, 5,8 millones de euros. Estas cifras evolucionan en función de las inversiones asociadas a los procesos concesionales para años futuros, pero con unos valores de la magnitud de los que estamos hablando.

Quiero agradecer al representante del Partido Popular su ánimo en este proceso.

Nada más, muchas gracias.

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

Señorías, suspendemos la sesión unos momentos para despedir al compareciente y recibir al siguiente, no sin antes decirles que tomen buena nota de que las horas previstas para las comparecencias en el listado de la Comisión son indicativas, esto quiere decir que pueden retrasarse o anticiparse, porque la Comisión no va a detenerse en la realización de sus trabajos. La Mesa de las 8,45 horas de esta mañana, que se quedó abierta, la seguiremos a las 15,45 horas para cerrar los acuerdos que se tengan que realizar antes de que continúe la Comisión a las 16,00 horas.

Se suspende la sesión. (Pausa.)

— **DEL DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO AENA (SECO DOMÍNGUEZ). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO BNG (NÚMERO DE EXPEDIENTE 212/001732), DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA (número de expediente 212/001684) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGENCIA I UNIO). (Número de expediente 212/001787.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, reanudamos la sesión dando la bienvenida a don José Eladio Seco, director general del Ente Público AENA, que es el compareciente que seguía en orden a la serie de compa-

recencia que estamos celebrando. Dicho esto damos la palabra al compareciente, junto con la bienvenida.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO AENA** (Seco Domínguez): A continuación de forma breve les expondré las líneas más significativas del presupuesto de AENA para el año 2004, para quedar posteriormente a disposición de SS.SS. a fin de contestar y comentar consultas y cuestiones que estimen oportunas. La misión de AENA es proporcionar los servicios de aeropuertos y de navegación aérea que contribuyan al desarrollo del transporte aeronacional e internacional con seguridad, calidad y eficiencia, facilitando un desarrollo sostenible con el medio ambiente. Para ello AENA desarrolla y gestiona las infraestructuras aeronáuticas necesarias para atender la demanda del tráfico aéreo. En los ocho primeros meses del año 2003 los resultados provisionales del tráfico son alentadores con crecimiento del 7,3 por ciento en pasajeros y del 4,6 por ciento en operaciones, a pesar de la guerra de Irak y de la neumonía atípica, con un crecimiento progresivo respecto al año anterior. Por todo ello, esperamos que durante el próximo año el tráfico aéreo experimente crecimientos positivos respecto de 2003 del 4,2 por ciento en pasajeros, del 5,7 por ciento en aeronaves y del 4,4 por ciento en carga aérea.

Con estas hipótesis de partida las grandes directrices que guiarán las acciones de AENA en los aeropuertos y en los sistemas de navegación aérea durante el año 2004 y que, por tanto, conforman su presupuesto son en primer lugar, aumentar la seguridad en sus tres vertientes. En las operaciones aeronáuticas se realizarán las actuaciones necesarias que disminuyan el número de incidentes por accidentes operativos y en concreto aquellas que faciliten la aplicación de la nueva Ley 21/2003, de 7 de julio, de seguridad aérea, así como los nuevos requisitos de eurocontrol para la seguridad de la gestión del tráfico aéreo. En la protección de personas y bienes tanto en los aeropuertos, centros de navegación aérea y de acceso al interior a las aeronaves se culminará la implantación de la inspección del cien por cien de equipaje de bodega en todos los aeropuertos de nuestra red a finales del 2003. Asimismo, se continuarán reforzando los recursos y medios puestos al servicio de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado para el cumplimiento de sus cometidos dentro de las instalaciones aeroportuarias. En la prevención de riesgos laborales se realizarán las actuaciones necesarias que mantengan e incluso mejoren los índices actuales de siniestralidad laborales.

En segundo lugar, mejorar la calidad de los servicios que presta AENA para satisfacer las necesidades y expectativas de todos sus clientes y en definitiva, de la sociedad. En este sentido, se continuará en el año 2004 con el desarrollo del centro de gestión de red 24 horas y con la implantación del plan de calidad de AENA basado en el modelo europeo de excelencia en la gestión FQM y en la certificación de proceso de las normas

ISO. De esta forma, en 2004 seguirán certificándose nuevos aeropuertos y centros de navegación aérea con la ISO-9.001, así como con la certificación medioambiental ISO-14.001.

La tercera directriz se basará en modernizar la gestión, a través de la mejora de la eficiencia empresarial, mediante el desarrollo de un plan de reducción de costes y de aumento de ingresos, fundamentalmente los debidos a actividades comerciales. Todo ello con el objetivo de hacer frente a la ejecución del alto volumen de inversiones del Plan de infraestructuras y a la vez poder seguir manteniendo altamente competitivas las actuales tarifas aeroportuarias y de navegación aérea. Respecto a la mejora de la gestión de los recursos humanos en 2004 se continuará con la implantación del nuevo marco de clasificación profesional basado en la gestión por competencias. Asimismo, se continuarán potenciando las actuaciones formativas y la incorporación de nuevos controladores a la plantilla.

Finalmente, y una de las directrices más importantes, modernizar 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 del tráfico previsto. El desarrollo de las actuaciones en infraestructuras aeroportuarias definidas en los planes directores quedará ordenado y coordinado con el desarrollo urbanístico del entorno a través de los planes especiales. En estos momentos se encuentran tramitados 33 planes especiales. Las actuaciones inversoras más destacadas del Plan de infraestructuras para el año 2004 las podemos agrupar en cinco grandes bloques. El primero, ampliaciones de los dos grandes aeropuertos de la red, Madrid-Barajas y Barcelona de acuerdo a sus planes directores. El desarrollo de las nuevas pistas y edificios terminales que irán entrando en servicio gradualmente durante 2004 en el caso de Madrid y en el caso de Barcelona en 2007, darán capacidad suficiente para atender la demanda prevista en estos aeropuertos para los próximos años. También en 2004 tanto en Madrid como en Barcelona entrarán en servicio las dos nuevas pistas en Madrid y la tercera pista en Barcelona, esperando que en el verano de 2004 en los dos aeropuertos entren en servicio ambas pistas. También la potenciación de los aeropuertos turísticos con actuaciones de ampliación en el lado aire y en lado tierra, así como de la mejora de los equipamientos dependiendo de las previsiones de la demanda de tráfico aéreo. Extensión de la red a nuevos aeropuertos regionales. Con fecha 12 de mayo se inauguraron las instalaciones del aeropuerto de Logroño-Agoncillo. El pasado 24 de junio se realizó la colocación de la primera piedra de la terminal de base aérea de Los Llanos-Albacete, a la vez que se facilitó su apertura al tráfico civil. El 14 de abril de 2003 se iniciaron las obras para la construcción del helipuerto de Ceuta, estando prevista su puesta en servicio a finales de 2003. En los aeropuertos de Bur-

gos y Monflorite-Alcalá (Huesca) una vez finalizado los proyectos y a punto de finalizar las tramitaciones medioambientales y de terrenos, durante el próximo año se iniciará la ejecución de las obras de las infraestructuras necesarias contempladas en sus respectivos planes directores. Adecuación del resto de aeropuertos de la red para permitir su desarrollo de acuerdo a 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. Por otro lado, el desarrollo de los sistemas e infraestructuras de navegación aérea con actuaciones destinadas a la adaptación de los sistemas a los requerimientos del cielo único europeo y del eurocontrol, principalmente en mejora de los sistemas de comunicación, navegación y vigilancia, evolución a sistemas más automatizados y mejora del diseño y sectorización del espacio aéreo español. En resumen, la actuación inversora en 2004 asciende a 2.320 millones de euros y es el mayor volumen de inversión anual previsto a realizar desde la creación de AENA, continuando de esta manera con el gran esfuerzo inversor realizado en 2003, que ascenderá, según las previsiones, al cumplimiento del cien por cien de lo que comprometimos el año pasado por estas fechas en esta Cámara, a 2.205 millones de euros.

El mantenimiento de las tarifas más bajas de Europa y el enorme esfuerzo inversor de AENA para convertir los aeropuertos y los servicios de la navegación aérea en un referente de excelencia internacional tendrán su efecto en la cuenta de resultados de la entidad pública. Así, la cuenta de resultados prevista para AENA para 2004 es la siguiente: los ingresos de explotación tenemos previsto que crezcan el año que viene un 10,54 por ciento, hasta alcanzar los 2.012.8 millones de euros; los gastos de explotación de este organismo se situarán alrededor de 1.830.7 millones de euros, lo que implica un crecimiento del 11,1 por ciento, con lo que el resultado neto de explotación será de 182 millones de euros, que implica un aumento del 4,6 por ciento. La financiación necesaria para hacer frente al fuerte proceso inversor hace que los gastos financieros pasen de 76.9 millones de euros previstos para 2003 a 158.9 millones de euros para 2004, lo que representa un incremento del 106,6 por ciento, lo que lleva finalmente a que el resultado, después de impuestos, sea de menos 1.1 millones de euros. En relación con lo anterior es muy importante señalar que las tarifas aeroportuarias se han incrementado en los últimos años siempre por debajo de la inflación. Así, en el período 1999/2003 ha disminuido en términos reales, deflactando la inflación, un 8,72 por ciento. Este hecho, entre otros factores, ha ocasionado que las tarifas de AENA sean realmente competitivas, estando entre las más bajas de los aeropuertos europeos.

También es conveniente recordar que todo el presupuesto, y en particular las inversiones, de AENA

se financia por esta entidad pública con los recursos económicos que genera por sí misma la actividad del transporte aéreo junto con su propia capacidad de endeudamiento externo. Desde su constitución AENA se ha autofinanciado sin recibir ni un céntimo de dinero público, únicamente se han recibido subvenciones europeas, en especial de los fondos FEDER.

Tras concluir esta breve exposición, quedo a su disposición, señorías. Muchas gracias por su atención.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor director general.

A continuación tienen la palabra los grupos. El señor Segura, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, va a hacer entrega de una documentación. **(El señor Segura Clavel, entrega a la Mesa y al compareciente un documento.)**

El señor Segura tiene la palabra.

El señor **SEGURA CLAVEL**: Señor director general, le hago entrega de este documento, en el que se recoge todo un conjunto de preguntas aclaratorias, con el objeto de que, cuando se produzca su contestación, a algunas en el día de hoy verbalmente y a otras —la mayoría, intuyo— de forma escrita, siguiendo lo que establece el Reglamento para estas comparecencias, tengamos un mejor conocimiento de la realidad del sistema aeroportuario español, pero además entienda también que se le entrega desde la perspectiva de hacer que esta comparecencia sea lo más eficaz posible y, desde nuestro punto de vista, como manifestación de respeto a los intereses ciudadanos, a la altura que deben tener las Cortes Generales y el respeto que nos merece el compareciente, a efectos de que no tenga que estar tomando notas aceleradamente de las preguntas que le formulamos. A nosotros nos preocupan en estos instantes tres grandes grupos de materias: uno, la situación del control aéreo; dos, la de las infraestructuras; tres, las políticas aeronáuticas que tiene que definir el Gobierno pero que el operador AENA ha de ejecutar, y en un cuarto paquete le formulamos una serie de preguntas variadas.

Por lo que se refiere a las preguntas variadas y a las infraestructuras, usted recordará que en su última comparecencia, que fue hace justamente un año con motivo de un acontecimiento equivalente a este de hoy, como diputado por la provincia de Santa Cruz de Tenerife le puse de manifiesto la gran preocupación que existe con respecto al aeropuerto Reina Sofía. Yo le ruego que de forma escueta y concreta nos explique cuál ha sido el acuerdo, cuál es la situación en la que se encuentra el desarrollo de un aeropuerto cuyo plan director, cuando se puso en marcha en el año 1978, recogía dos campos de vuelo. Hoy tiene un solo campo de vuelo, una densidad de operaciones excepcional que tiene prácticamente colapsado determinados días del año a ese aeropuerto, y nos encontramos en la situación de que el ministerio desde el año 1996 tiene paralizado el

desarrollo del Reina Sofía. Otra cosa es que se vienen haciendo pequeñas o medianas actuaciones puntuales, pero no es el gran desarrollo. INECO le encargó un informe a una consultora holandesa, Naco, y el ministro en el mes de septiembre del año pasado dijo en el Pleno que daría soluciones muy brevemente. Pues ha transcurrido un año y no hay solución, no se sabe por dónde va la nueva pista, el nuevo campo de vuelo, si paralelo al actual, si paralelo a la carretera general... Está paralizado el desarrollo de ese aeropuerto y el del Reina Sofía. Es una gran demanda que existe en la comunidad canaria. Por eso le formulamos un conjunto importante de preguntas concretas que figuran en el texto que le he dado.

Nosotros le pedimos también remisión de los estudios realizados por AENA para las ayudas a la navegación con las que se dotará al ya prácticamente terminado helipuerto de Ceuta, por el que nos felicitamos, y consideramos que es una actuación importante, y todo el conjunto documental que haya servido de soporte para la configuración de ese nuevo helipuerto. Pedimos información concreta y detallada de cada uno de los proyectos de equipamiento previstos a desarrollar en el próximo ejercicio para cada uno de los aeropuertos españoles e información detallada acerca de la problemática vecina, que se plantea en el barrio de Mendelu, con 254 viviendas que podrán verse afectadas ante la posible ampliación del aeropuerto de Ondarribia en el desarrollo de su plan director. Pedimos información acerca de la posible afectación de las más de 40 empresas instaladas en esa zona; queremos saber si se ha evaluado la afectación con la que puede verse implicada la bahía de Chingudi como consecuencia de la prevista ampliación del aeropuerto de Ondarribia y cuál es la situación en la que se encuentra el equipamiento de ayudas a la navegación en el área de Canarias.

Queremos dejar muy claro, señor Seco, lo siguiente: ni una sola peseta de los Presupuestos Generales del Estado recogidos en el proyecto procede generosamente del Gobierno, no hay una sola peseta consignada para el desarrollo del sistema portuario y aeroportuario, lo financiamos los usuarios, es decir, AENA desempeña unas funciones estatales recogidas en la ley con una financiación que damos los usuarios del servicio aeroportuario español, y por eso pedimos información sobre cuáles son los ingresos por aeropuerto, aeropuerto tras aeropuerto, de la explotación de tiendas, de las actividades comerciales, de las cafeterías, exposiciones, etcétera, que se prevén obtener en el ejercicio 2004, cuál es la cantidad de dinero presupuestada para el próximo ejercicio para todas las campañas de publicidad y cuál es la cantidad de dinero invertido en la adquisición de viviendas del municipio de Coslada y otros limítrofes, que están muy afectados por el problema del ruido, sobre todo a partir de las once y media de la noche, cuando los aviones se ven obligados a rodar en la pista mediante un sistema de tracción, no por su

propio sistema de impulsión, lo que está suponiendo importantes retrasos.

¿Cuáles son los incrementos que se experimentarán en el próximo ejercicio de las tasas? Parece ser que en la ley de acompañamiento tendrán que venir unos incrementos de tasas para ese servicio. No ha entrado todavía en las Cortes, luego toco de oídas, como consecuencia de noticias de prensa y fundamentalmente de informes, dado que esa ley de acompañamiento a los presupuestos está en fase de información pública en el Consejo Económico y Social. ¿A cuánto ha ascendido la recaudación derivada de la implantación de la tasa de seguridad aeroportuaria en el ejercicio que termina? ¿Cuál es la relación de las empresas y sociedades mercantiles a las que AENA ha encargado contratos de publicidad, imagen, comunicación, marketing, etcétera, para la mejora de la deteriorada imagen del aeropuerto de Barajas, cuya potenciación deseamos, sin duda, alguna porque se está desarrollando el plan director del año 1991? Es decir, nunca una gran infraestructura se genera improvisadamente. ¿Cuáles son los resultados de AENA Internacional en el presente ejercicio? Pedimos explicación detallada de los contratos internacionales de AENA en la gestión de los aeropuertos en otros países, de los socios con los que se participa en los mismos, resultados económicos, personal de AENA contratado y funcionarios destinados para esos planes de gestión en esos aeropuertos en otros países, en otros continentes; cuál es la cuantificación de los ingresos financieros así como de los gastos financieros del ente; cuál es el incremento de ingresos que AENA estima que se producirán al aumentar las tasas aeroportuarias que proporcionan mayores rendimientos recaudatorios, como son las tasas de aterrizaje y las de seguridad; cómo se explica el hecho de que si los ingresos de AENA se prevé que se incrementen en más de un 10 por ciento —es lo que me ha parecido entenderle— la previsión de cierre del próximo ejercicio aporte relevantes pérdidas frente a los beneficios del presente ejercicio. Queremos una cuantificación de esas magnitudes y una explicación razonada al respecto.

Hemos leído en la prensa —previsiblemente puede estar equivocada— que ha crecido de forma espectacular el grado de endeudamiento de AENA como consecuencia de necesarias inversiones, que obviamente las hemos venido apoyando. Le pedimos que nos dé la máxima información posible sobre el desarrollo aeroportuario de Barajas, porque un aeropuerto no es sólo una pista, por decirlo así, de aterrizaje o de despegue, un campo de vuelo o edificios; no, el aeropuerto es lo que está encima, el área de control. Como canario me preocupan muchísimo ciertas quejas de colectivos a los que hay que dar satisfacción, prestando atención a sus planteamientos, pero siempre desde el ejercicio de la responsabilidad, donde nos encontrará. Garantizar la seguridad en las operaciones de aterrizaje y despegue es fundamental en una comunidad que es un archi-

piélagos, como la nuestra. Nos encontramos con que falta un plan director de equipamiento de ayudas a la navegación con el objetivo de incorporar a Canarias y a los restantes espacios aéreos del Estado español en el plan de armonización que exige la Unión Europea para la normalización de todos los espacios aéreos consecutivos. Es decir, un avión que despegue en Hamburgo y que aterrice en la isla de Tenerife o en Madrid pasa por una serie de espacios aéreos consecutivos y en lo que se refiere a los que son nuestra responsabilidad queremos saber si están armonizados con las políticas que implementa la Unión Europea desde esa perspectiva del equipamiento de ayudas a la navegación. Queremos conocer la aportación al sistema Galileo y queremos conocer la aportación al sistema Egnos. Nosotros le pedimos inversiones en personal, equipamiento para cada uno de los sectores aéreos, los cinco que integran el área de Canarias, los que se prevén para los seis sectores en el área de Sevilla, para los cuatro sectores del área de Palma de Mallorca, y así sucesivamente, porque no le voy a hacer referencia a cada uno de ellos.

En suma, esta es la última comparecencia en la presente legislatura. No dude de que este grupo parlamentario formula todas esas preguntas con la intención de equiparse de la documentación e información adecuadas con objeto de adoptar la mejor posición posible en las enmiendas que queremos presentar en la preceptiva fase de tramitación de este proyecto. Continuaremos recabando la pertinente información.

Si me lo permite, haré un último comentario de tipo formal. Este diputado se encuentra en la necesidad de tener que intervenir en otra Comisión. Por consiguiente, es muy posible que me tenga que ausentar unos minutos. Si esa ausencia se produce en el momento en el que usted está dando información al grupo parlamentario, contestando a las preguntas demandadas, interprete que esta ausencia no sería una descortesía hacia usted.

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

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor Seco, mi grupo parlamentario quiere agradecerle su comparecencia ante esta Comisión a solicitud de distintos grupos, entre ellos el nuestro.

Usted compareció ante esta Comisión hace exactamente un año, una única vez, y tengo que decir que esta es una repetición de mi intervención porque todavía tengo pendientes respuestas a preguntas formuladas entonces. En aquel momento usted llevaba poco tiempo en el cargo y por tanto era excusable que no pudiera responder a todo, pero sobre ello incidiré al final de mi intervención.

Mi grupo, señor presidente de AENA, tiene solicitada desde hace tiempo la creación de una subcomisión, aprobada en el Pleno de la Cámara, aunque no sé si lograré que en los pocos días que quedan se constituya. La petición se hizo hace prácticamente un año y su

tramitación entraba en este período de sesiones, porque debía haberse realizado en febrero o marzo de este año. La finalidad de esta subcomisión era poder hacer un seguimiento adecuado del desarrollo de los planes directores de los distintos aeropuertos de España. Lógicamente, nuestro grupo está interesado en todos los aeropuertos, pero muy especialmente en los cuatro de Cataluña. Por tanto, para analizar el presupuesto nos habría venido muy bien saber cómo está esta cuestión.

Yo he leído la documentación informativa del Ministerio de Fomento —que es más clara para ellos; para nosotros no lo es tanto ya que no tenemos ni fechas ni programas ni nada, sólo tenemos cantidades— y resulta que en el aeropuerto de Barcelona se prevé para 2004 una inversión de 419 millones de euros para obras, por ejemplo, como la nueva terminal, pero pone entre paréntesis a iniciar. Le pido que nos dé información del desarrollo de los planes directores en Cataluña sobre las obras que se están realizando y las que se van a realizar dentro de este presupuesto de 2004, porque verdaderamente es muy difícil seguirlo. Nos hablan de que se va a empezar la nueva terminal pero no sabemos cuándo, y ya debía estar empezada. En cuanto a la tercera pista se nos ha dicho que se terminará para el verano de 2004.

Se ve mucha obra en el aeropuerto de Barcelona, sobre todo en cota cero, por decirlo de alguna manera; se está trabajando mucho pero no sabemos exactamente en qué conceptos, porque las explicaciones que dan los presupuestos no nos lo aclaran. Por tanto, en lo que se refiere a cantidades sumamente importantes para la nueva terminal, la nueva calle de rodaje sur, nivelación, plataforma sur y ampliación de pista, todo lo que son las infraestructuras en el área de movimientos, le pido que nos dé fechas concretas, porque una comparecencia como la de hoy tiene que ilustrar a los diputados para realizar futuras enmiendas, pero es muy difícil poderlas realizar, en primer lugar, porque no tenemos la información básica y, en segundo lugar, porque si no se maneja toda la documentación de los proyectos no se pueden inventar unas enmiendas que pidan millones para hacer estas obras cuando están descoordinadas. Lo que queremos es hacer un seguimiento adecuado del desarrollo de los planes directores. No podemos hacerlo y por eso habíamos pedido la creación de esta subcomisión para que se pudiera recibir información cada cierto tiempo, por ejemplo, cada seis meses. Intentaré acelerarlo para poder tener al menos una reunión y solicitar la documentación formalmente antes del final de la legislatura, aunque dudo que sea posible porque me da la impresión de que el Gobierno no quiere dar esta información ya que vienen las elecciones y es mejor que los grupos de la oposición no sepamos nada. De todas maneras, cuando llegue el momento de las elecciones sí lo sabremos, porque de una u otra forma habremos sacado la información. Este es el normal desarrollo político de grupos y partidos.

Le pediría que me diese información más detallada del aeropuerto de Barcelona y también del aeropuerto de Sabadell. Hay una contestación social muy alta por el entorno del aeropuerto de Sabadell. El problema que tiene es que está rodeado de población, con edificios muy altos, y hay quien piensa que alguna avioneta de las que despegan entrará a mediodía a comer a su casa porque pasan muy cerca. Son problemas que se crearon con el tiempo. En el aeropuerto de Girona se están haciendo inversiones, pero las inversiones para el año 2004 han bajado de 3,4 millones de euros a 1,5 y esto nos extraña teniendo planes directores ya aprobados. Yo no sé si el de Girona está considerado dentro de los aeropuertos turísticos. Me parece que debería ser así porque está la Costa Brava y todas las playas del Maresme y disminuir las inversiones no es positivo. Y lo mismo sucede con el aeropuerto de Reus, cuyas inversiones han bajado de 7,5 a 4,7 millones de euros. En estos momentos se está construyendo una terminal para llegadas y además se dice: iniciar la remodelación del terminal actual; pero para iniciar hay 369.000 euros y yo no creo que se pueda iniciar gran cosa con esa cantidad y más cuando en estos momentos coinciden en el mismo edificio salidas y llegadas. Mientras no esté terminado el edificio de llegadas no se podrá entrar en una gran remodelación de este. De todos modos, allí parece que no existiese plan director porque en este aeropuerto —yo soy de Reus y por eso le tengo cariño— suceden cosas no diré extrañas, porque no son de película de fantasmas, pero sí de descuido y alguna de tribunales. De hecho, ya hay un expediente presentado y admitido por el Tribunal contencioso-administrativo, que en estos momentos está en fase de que sea llamada la entidad que ha presentado el contencioso-administrativo para que aporte más información. Yo hice una pregunta al respecto hace un año y no se me respondió, pero en un Real Decreto de 4 de diciembre de 1998 se desarrollaba el régimen jurídico de los planes directores y se determinaba lo siguiente: el plan director es un instrumento que definirá las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto y que fijará los espacios de reserva que garanticen, etcétera. Después se aprueba el plan director del aeropuerto de Reus por Orden de 16 de julio de 2001 —por tanto está vigente— y sucede que no se desarrolla. Tiene lagunas que el señor Ayala me dirá que pertenecen al anecdotario, pero la realidad es que estos días leemos en prensa que las empresas de aviación de costes bajos critican que sea un aeropuerto que no trabaja los domingos por la tarde, además de faltar personal y de que se note que allí se está protegiendo a otras escuelas y que a la Escuela del Aire se le ponen pegas, y hay una carta de usted, con dos años de retraso —el retraso no es de usted sino del anterior director general—, contestando a algo que había solicitado. En realidad, AENA no se entera ni se entera Aviación Civil de que, en su momento, el ministerio de Fomento, a través de la Dirección

General de Ferrocarriles, planifica el corredor del Mediterráneo cogiendo un espacio de terreno propiedad de AENA para construcciones ferroviarias, para una línea elevada más de seis metros de altura respecto al terreno. De esto AENA no se entera, no dice nada y el Ministerio, como todo queda en casa, hace esto. Pues no, porque hay personas perjudicadas, por mucho que se diga que hay consenso entre alcaldes —entre un alcalde Convergència i Unió, mi grupo, y el alcalde de Reus, que es socialista—, porque los demás cuentan. Yo pregunté en relación con las posibles alternativas de intermodalidad —de la que se habla mucho y se cumple poco— cuántas alegaciones había hecho AENA en contra de que por su territorio —aunque también sea territorio de Fomento— pase una línea ferroviaria de alta velocidad, con una estación e intercambiadores de ancho, pero no tengo contestación. Esto sigue adelante, pero, repito, yo quisiera saber cuántas alegaciones ha presentado AENA y en qué fecha conoció que por el territorio del aeropuerto de Reus el propio ministerio —y acabo ya, señor presidente— le pasaba una vía férrea. En todo caso, si no lo tienen a mano, prepárenlo, búsquenlo y me contestan, y no lo digo ya pensando en las enmiendas, porque ustedes ya no moverán el desarrollo del plan director, sino que harán lo que tienen que hacer —lo que tienen que hacer según ustedes—, pero en la comparecencia de hoy, que es de presupuestos, yo quiero conocer los planes directores y las fechas con el fin de poder trabajar. Si no me contestan ahora a la pregunta me enteraré cuando tengan que responder ante el juzgado.

El señor **PRESIDENTE**: Verá el señor Sedó que el presidente no le ha interrumpido porque es la primera vez desde que yo presidido esta Comisión que usted se pasa brevemente en el tiempo. Es usted un ejemplo de comedimiento y, por tanto, no me he atrevido a interrumpirle. Lo digo para el pequeño anecdotario de esta Comisión. **(Risas.)**

En nombre del Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Rodríguez Sánchez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Comenzaré por dar una cifra elocuente de estos Presupuestos Generales del Estado. En total, entre nuevos proyectos y proyectos iniciados con anterioridad al año 2004, AENA va a invertir más de 2.319 millones de euros en el conjunto del sistema aeroportuario del Estado español y, de esa cantidad, a los aeropuertos de Galicia les corresponde la grandiosa cifra del 0,9 por ciento. En concreto, 3,5 millones de euros para proyectos que califican como nuevos y 17 millones para proyectos iniciados con anterioridad al año 2004; en total 20 millones de euros. Nos gustaría saber, señor director general, cuáles son los proyectos iniciados con anterioridad al año 2004 que aparecen presupuestados para el ejercicio de ese año en los aeropuertos de Galicia. En particular, y una vez que se aclare esta cuestión, diré que se

están invirtiendo para el año 2004 cantidades que ya figuraban en los presupuestos del año 2003 y que no fueron consolidadas definitivamente o que no van a ser ejecutadas. Lo digo porque, según las respuestas del Gobierno, en lo que va del año 2003 AENA ha invertido en los aeropuertos de la Comunidad Autónoma de Galicia una cifra que no llega a los dos millones de euros, y esto en los tres aeropuertos de Galicia: el de A Coruña, el de Santiago y el de Vigo. Incluso preguntado cuál es el grado de ejecución, a 30 de junio de 2003, de la inversión contemplada por AENA para este año no hay respuesta, simplemente se da la cantidad sin decir qué tanto por ciento es, y se nos regala con la cifra también astronómica de que desde el año 1996 hasta el año 2002 se invirtieron en todos los aeropuertos gallegos 52 millones de euros. Esta es la situación.

No es un problema de invertir por invertir sino que, una de dos, o se considera que los aeropuertos de Galicia están perfectamente bien dotados o, si se parte del hecho de que están abiertos y que funcionan, realmente hay deficiencias que son clamorosas. Desde ese punto de vista, nos gustaría saber si ustedes van a ejecutar el proyecto de categoría 2-3 para el aeropuerto de A Coruña. No es posible seguir manteniendo ese aeropuerto en unas condiciones técnicamente tan deficitarias que impiden que los aviones con condiciones climatológicas muy frecuentes, en concreto de niebla, puedan aterrizar, y ya no voy a hablar de otro tipo de condiciones meteorológicas. Si se prometió ese proyecto debe ser ejecutado. Si hay dificultades técnicas de cualquier tipo se deben expresar y, de cara al futuro, plantear algún tipo de solución que pase o por admitir que el aeropuerto no vale o, si se sigue considerando que el aeropuerto tiene derecho a un plan director, ejecutarlo para que no siga manteniendo esas deficiencias tan graves. Es un aeropuerto que, como usted sabe, a excepción de unos viajes a París la relación que tiene es sobre todo con Barcelona y Madrid, por lo que tiene cierta movilidad dentro de las contradicciones del sistema aeroportuario del Estado español, que no está basado precisamente en una relación intermodal, lo cual provoca a veces disfunciones e incluso problemas que se podrían solucionar con aeropuertos de referencia más claramente. En todo caso, el aeropuerto está ahí y hay que darle alguna respuesta.

Nos gustaría saber también si ya está plenamente operativa la categoría 2-3 en el aeropuerto de Vigo, que sí estaba presupuestada y se estaba ejecutando. En las respuestas que nos han dado dicen que en el presupuesto del año 2003 la cantidad mayor de toda la invertida en Galicia fue destinada al aeropuerto de Vigo, algo más de un millón de euros para la puesta en operación de la categoría 2-3.

También nos gustaría saber si no le parece que va muy retrasada la ejecución de los proyectos contemplados en los planes directores de los tres aeropuertos gallegos. En particular nos gustaría saber por qué razón

AENA no ha tenido ninguna iniciativa y no figura tampoco en el plan director para Santiago de Compostela el acceso al aeropuerto por ferrocarril y no sólo por carretera, puesto que ello podría ir creando el diseño de un sistema aeroportuario en Galicia que, sin anular los otros dos aeropuertos, fuera convirtiendo el aeropuerto de Santiago en un punto de referencia para vuelos de carácter internacional y con la potencialidad suficiente.

Por último dos cuestiones. Una de ellas es perfectamente factible y la otra más de tipo político estratégico. La más factible es que llevo años observando con un poco de pasmo, aunque tengo que reconocer que no es solamente responsabilidad de AENA sino también de quien gobierna en nuestra comunidad autónoma, que no hay un trato mínimamente equitativo en relación con el pluralismo lingüístico en los aeropuertos de Galicia comparados, por ejemplo, con los de Euskadi o los de Cataluña, incluso en lo que es información escrita: monitores y paneles informativos. Los aeropuertos gallegos eran los únicos en los que el idioma del país figuraba más pequeño que el español, cosa que no ocurría en Cataluña o en el nuevo aeropuerto de Bilbao. Afortunadamente, ustedes dictaron en enero del año 2003 unas normas que hacen que ahora aparezca al mismo nivel, aunque en inferior tamaño, la información en lengua gallega, pero ustedes mismos responden por escrito una cosa que es totalmente incierta. Dicen ustedes que en el caso de los aeropuertos de Galicia se da la circunstancia de que la mayoría de los vocablos, al ser reflejados en los monitores, coinciden en castellano y en gallego. No es verdad. En los monitores aparece solamente en español. Cuando se dice que un avión está en tierra, en gallego es está aterrando o en terra, pero no en tierra; o cuando se dice que está embarcando, en gallego es a embarcar. En los aeropuertos de Cataluña, felizmente, emplean el catalán simultáneamente con el castellano y el inglés. Rogaría que esto lo vigilasen especialmente en el caso de Galicia ahora que, conforme a esta decisión de enero de 2003, en los nuevos paneles del aeropuerto de Santiago de Compostela están actuando con corrección. No sé si es por un error puntual, pero esa versión de que coincide el castellano con el gallego lleva a barbaridades como poner punto de encuentro y punto de encuentro, y en gallego no es punto de encuentro. Tendrían que vigilar esto un poco más. Ya sé que quizá se debe a que allí no hay una especial vigilancia administrativa ni preocupación de ningún tipo por parte de los poderes públicos, pero es así. Le vuelvo a repetir que el aeropuerto de Santiago es un ejemplo evidente de cómo no hay un trato lingüístico equilibrado que se empieza a rectificar a partir del año 2003. Le pediría que en los monitores, cuando salgan los aviones y cuando estén aterrizando, figurase en la lengua del país, igual que figura en Cataluña, con muy buen acierto.

Para terminar, nos gustaría saber cuál es su perspectiva o su opinión, si es que la puede dar, en relación con

que se transfiriesen las competencias sobre el sistema aeroportuario, no en lo que tiene que ver con el control de la navegación aérea sino con el funcionamiento de las infraestructuras, en lo que tiene que ver con servicios a los viajeros que van a tomar las distintas compañías aéreas.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Popular, señora González del Valle.

La señora **GONZÁLEZ DEL VALLE GARCÍA DE LA PEÑA**: En primer lugar, quiero felicitar al señor director general por su precisa y clara intervención, agradeciéndole su presencia en esta Comisión para explicar los presupuestos del Ente Público AENA para el año 2004. Asimismo, confirmamos que nuestro grupo apoya plenamente las políticas seguidas por esta entidad pública, sobre todo si tenemos en cuenta el esfuerzo realizado en aumentar la seguridad, algo que tanto preocupa a los ciudadanos; el esfuerzo realizado en mejorar la calidad de los servicios, sobre todo en lo que se refiere a la puntualidad para satisfacer las expectativas, como ha dicho el director general, y las necesidades de sus clientes. Valoramos positivamente el esfuerzo realizado también en modernizar su gestión, mejorando la eficiencia empresarial y perfeccionando la gestión de los recursos humanos y, cómo no, destacamos el esfuerzo que realiza el ente para lograr un buen entendimiento con los controladores basado en el diálogo permanente.

Mención aparte merece el capítulo de inversiones; ese gran empeño del Ente Público AENA en la modernización de las infraestructuras, continuando con el Plan de infraestructuras 2000/2007, del Ministerio de Fomento. Como ha dicho el señor director, para el año 2004 la inversión prevista por el grupo Fomento para el capítulo de aeropuertos, que es el tercero más importante en volumen de inversión de todo el Plan de Infraestructuras 2000/2007, es de 2.320 millones de euros, que supone, como ya se ha dicho, un 5,21 por ciento de incremento sobre la cantidad presupuestada para el ejercicio 2003, que ascendió a 2.205 millones de euros. Todos sabemos que el Plan de Infraestructuras 2000/2007, además de ser más ambicioso y más amplio que los anteriores, se está cumpliendo en su integridad conforme a los plazos previstos porque tiene un plan de financiación plurianual que permite ejecutarlo y que lo hace creíble y palpable. Palpable es el enorme impulso del plan Barajas, que es la obra civil más importante del mundo en este momento, una auténtica macroobra, como lo es también el plan Barcelona, sin olvidar por ello las inversiones realizadas en los otros aeropuertos de la red. Valoramos también positivamente que los 47 aeropuertos que constituyen la red de AENA tienen sus planes directores para prever y planificar los desarrollos futuros de los mismos y por la sensatez en la aplicación de los mismos. Por todo lo expuesto, tenemos

que felicitar al señor director por su magnífica gestión y por la que está realizando con todo su equipo.

Sin embargo, hay una cuestión que nos preocupa y que quiero trasladar al señor director.

A raíz de la crisis del año 2001, unido a los problemas de muchas compañías aéreas de bandera, en una etapa de fusiones y de alianzas han irrumpido con fuerza las denominadas compañías de bajo coste que ofrecen precios muy económicos a sus clientes, aprovechando aeropuertos ubicados en ciudades próximas a las grandes capitales europeas o secundarias en otras áreas. Si tenemos en cuenta el interés que este tema tiene para el transporte aéreo español, así como para sus potenciales usuarios tanto por turismo como por negocio, es importante disponer de una red de aeropuertos competitiva frente a otros aeropuertos que puedan acoger este tipo de compañías. Agradeceríamos al señor director que nos aclarara la situación de la red aeroportuaria y de navegación aérea de AENA con respecto a infraestructuras, servicios y, muy especialmente, tarifas en relación con la actividad de las denominadas compañías de bajo coste.

Sin más, reitero al señor director el apoyo y la felicitación de nuestro grupo por su gestión.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor director de AENA para responder a los distintos intervinientes.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO AENA** (Seco Domínguez): Por sus comentarios, que siempre aportan riqueza en la forma de ver las cosas, me siento en la obligación de corresponder a su generosidad en las puntualizaciones.

Quisiera dejar claro al señor Segura —siento que no esté presente— que igual que el año pasado le dimos una respuesta pormenorizada a todos sus comentarios (como nos llegaron sus preguntas a los dos o tres días agradezco que este año hayan llegado antes), este año le daremos una respuesta detallada, una por una. Quiero dejar tranquilas a SS.SS. porque en ningún momento esta dirección general ha dejado de contestar ni una sola de las preguntas que en esta Comisión se le han formulado. Una cosa es que no quedemos satisfechos de la respuesta dada y otra que no demos respuesta. Seguramente en algunos casos la respuesta no atiende a las expectativas del deseo, pero ejecutamos la respuesta una a una, y le daré respuesta a todas ellas.

Con el fin de no extenderme, en cuanto a la puntualización del señor Segura sobre la situación del control aéreo, quiero tranquilizarle porque tenemos uno de los mejores sistemas de navegación aérea que hay en estos momentos en el mundo aeronáutico. Creemos que nuestro equipamiento y nuestros métodos son un referente, en donde brilla de una forma especial la herramienta del SACTA, desarrollada por AENA, y que hoy es un referente en el mundo. Me encantaría que en el poco tiempo que queda libre a SS.SS. vinieran en el

momento que deseen y estimen oportuno a ver el centro de Torrejón, el de Santiago, el de Barcelona. Todos los centros de navegación son verdaderamente un referente de la seriedad de cómo se hacen y de la competitividad técnica de los instrumentos en los que nos soportamos.

En cuanto el plan de infraestructuras, puede haber deseos de mayores infraestructuras, pero nunca en la historia de la aviación española se harán tantas inversiones como en el Plan de infraestructuras 2000-2007. Por tanto, es para estar satisfecho globalmente porque si bien quisiéramos más inversiones puntuales en un lugar —y yo comparto algunas opiniones—, una inversión en cualquier punto de la red aérea beneficia a todos. Quisiera dejar muy claro que el transporte aéreo se gestiona en red —y quisiera que le sirviera de referencia al señor Rodríguez— y si no hay una red no se puede gestionar. Es así. El transporte aéreo necesita ser gestionado en red, es conveniente su gestión en red porque da unos mayores niveles de calidad, unos mayores niveles de seguridad y unos mayores nivel de eficacia y de eficiencia. Curiosamente, los noruegos acaban de crear lo que hoy es AENA. No sé si es casualidad o no, en la Asociación Internacional de Aeropuertos acaban de fijar entre sus objetivos que se creen las redes aeroportuarias. Por suerte o por casualidad es lo que tiene hoy este país. Yo no soy quién —respondo a una pregunta de S.S.— para opinar sobre cuál debe ser el modelo. Yo soy responsable de AENA y cumplo con las obligaciones de acuerdo con sus estatutos. El sistema de gobierno del sistema aeroportuario es una decisión política. En estos momentos me atengo a mis responsabilidades, pero también opino de las virtudes y de los inconvenientes, que los hay, pero en el análisis multicriterio y haciendo el balance de las ventajas y los inconvenientes son tantas las ventajas que ha permitido a este país tener un aeropuerto a una distancia menor de 50 kilómetros de la casa de cualquier español, y seguramente la distancia media es menor; aproximadamente tenemos 47 aeropuertos —al menos los números así lo dicen— a menos de 50 kilómetros. Seguramente más del 90 por ciento de los españoles tienen un aeropuerto a menos de 25 kilómetros de su casa. Han hecho posible esa capacidad, ese potencial y las decisiones adoptadas tiempo ha la empresa que hoy dirijo, de las cuales hoy nos beneficiamos.

Quiero dejar muy claro que los planes directores son herramientas de planificación y como tales son responsabilidad del Ministerio de Fomento. Los planes directores son aprobados por el Ministerio de Fomento y nosotros informamos. Son herramientas muy importantes para nosotros porque el plan director prevé todo el conjunto de necesidades aeroportuarias y aeronáuticas en el escenario de los 15 años futuros. Además, el plan director no es un plan de inversiones sino la previsión de las necesidades, si la demanda crece de acuerdo con lo previsto para que haya capacidad de reacción. Esta es su importancia. Por tanto, si tenemos en cuen-

ta los planes directores y la evolución de la demanda, acompañamos nuestro plan de inversiones para hacer la empresa eficiente, eficaz y viable económicamente. Por eso en algunos casos no hemos cumplido y en otros sí. También, de acuerdo con las coyunturas económicas, acompañamos nuestros niveles inversores según las necesidades de los diferentes aeropuertos y el sistema de navegación aérea, conscientes —quisiera dejarlo claro, por lo menos es mi opinión y la expongo— de que las inversiones, sean donde sean, benefician a todos.

En cuanto a las ayudas a la navegación en Ceuta, no se preocupe, señoría, que le haré llegar todos los datos porque están perfectamente identificados. Quisiera tranquilizarle porque tenemos un sistema de navegación aérea muy eficaz y muy seguro. En líneas generales he respondido al señor Segura, pero por el detalle con el que usted ha dicho algunas cosas es mejor, además teniendo en cuenta el objetivo de conocer esa información, que se lo mande por escrito, como el año pasado. Dado que no estaba presente antes, le quiero decir que he atendido todas las preguntas y si no he respondido ha sido por un error mío aunque involuntario. Les responderé a todas como hasta ahora hemos hecho.

Señor Sedó, tenemos la suerte de que el plan Barcelona va francamente bien. El plan Barcelona prevé una inversión que le mandaré por escrito para que tenga una buena información, pues lamento que se entere a veces por los periódicos. Como digo, le facilitaré toda la información que su responsabilidad me demande. El plan Barcelona, como sabe, tiene una inversión estimada de 2.456 millones de euros, de los que ya están ejecutados, se están ejecutando o se están licitando en estos momentos, aproximadamente el 80 por ciento.

En cuanto al tema de la terminal, que a usted le preocupa, ya se han presentado las ofertas de la nueva terminal. Ha habido tres concursos, uno de aproximadamente 300 millones de euros y otros dos que oscilan entre 115 y 125. Algunas ofertas ya se presentaron, la última el día 26, y es nuestra intención adjudicarlas en el plazo de unos dos meses y, por tanto, en el plazo de unos tres meses colocar la primera piedra. El objetivo está muy claro, y es que en Barcelona pueda entrar en servicio la nueva terminal en el año 2007. Es así de claro y preciso el objetivo. Cuando comparecí en esta Comisión, ya estaba en marcha la tercera pista, y anuncio que la tercera pista estará en servicio en agosto del próximo verano. Es así como van las cosas. Puede haber alguna sorpresa, pero en estos momentos los planes van de acuerdo con lo estimado y lo previsto. En el plan Barcelona hemos pretendido, como en los otros 47 aeropuertos, ser lo más explícitos y precisos posible. En todos los aeropuertos está expuesto lo que en el plan de inversiones tenemos comprometido y también cómo va respecto a los planes directores. Cuando una inversión todavía no ha sido ejecutada ni licitada, la incluimos en el capítulo correspondiente a que está planificada. Lo

que sucede es que cuando está planificada es porque el tiempo de maduración de la demanda todavía no hace aconsejable su ejecución. ¿Por qué? Porque realmente tenemos que acompañar nuestro ritmo inversor —primera exigencia— de acuerdo con las necesidades. Otras exigencias son buscar y defender la eficiencia económica del sistema aeroportuario y del sistema de navegación aérea, de forma que nuestros sistemas de tarifas sigan en la línea actual. Somos conscientes de que el transporte aéreo para las islas y para todo el Estado español es de interés estratégico y queremos seguir manteniendo que en España los aeropuertos tengan las menores tarifas aeroportuarias.

En cuanto a las tarifas de navegación aérea, comparándonos con países semejantes al nuestro, estamos por debajo de Reino Unido, Alemania, Italia, Austria y Suiza, por lo que nos situamos en el término medio. Ese es nuestro marco general. Y creemos que esa es una ventaja muy importante. En Girona se hablaba de la falta de competencia de nuestros aeropuertos. En el mes de febrero el incremento fue de 1.500 por cien. Hoy, en el resultado acumulado, y respecto a la entrada de las líneas de bajo coste —y con esto atiendo a la petición de la diputada del Partido Popular—, ha crecido el 150 por ciento el tráfico de viajeros en el aeropuerto de Girona. Si a nuestros aeropuertos van las líneas de bajo coste y las otras aerolíneas bajan, es porque no somos caros y porque lo pueden hacer, porque, lógicamente, no se van a poner la soga al cuello. Es importante que SS.SS. sepan que en el año 2002, a fecha de hoy. Se transportaban 3.367.000 viajeros en líneas de bajo coste. A la misma fecha del día de hoy estamos transportando 6.388.000. Hemos incrementado el cien por cien. ¿Creen ustedes que esto sería posible si nuestros aeropuertos no fueran competitivos? La cuota de mercado que han ganado las líneas de bajo coste se ha incrementado casi el cien por cien. De tener una cuota de mercado del 3,5 por ciento el año pasado, en menos de un año han pasado a una cuota de mercado del 6,2 por ciento. Por eso —y se lo daré por escrito para que tengan conocimiento de ello— nuestra forma de trabajar obedece a la calidad de los aeropuertos, a su seguridad y a que el aeropuerto no puede ser un fin en sí mismo. El aeropuerto es un instrumento al servicio del transporte. Ese es el fin de los aeropuertos: estar al servicio del transporte aéreo para que la accesibilidad y, por tanto, el desarrollo económico de su *hinterland* sea factible. Creemos que hemos hecho una realidad y estamos manteniendo esa fortaleza, heredada en algunos casos, mantenida en otros e incentivada en otros, y la seguimos incentivando la mejora de la seguridad, la calidad y la puntualidad, como decía.

En una gestión en red, donde damos el soporte a unas líneas aéreas, hay que ser conscientes de que la gestión de las infraestructuras es un problema, pero no es nada comparado con lo difícil que es gestionar una línea aérea. Nosotros no nos podemos poner medalla

alguna porque haya mejorado la puntualidad, pero nos satisface su reconocimiento, porque sabemos que el mayor reto en alcanzar la puntualidad está en modular, organizar y gestionar la cantidad de variables que componen el transporte. El transporte por carretera tendrá una línea de autobuses puntuales; es muy difícil, por la cantidad de elementos externos que influyen, mantener una red de ferrocarriles puntual, pero mantener puntual una red de transporte aéreo es difícilísimo. Por tanto, lo que nosotros buscamos en nuestros aeropuertos y redes de navegación aérea es que se den las condiciones adecuadas para que las líneas aéreas puedan desenvolver en ellos su actividad de forma que entre sus objetivos, que son los del transporte, y los del territorio al que sirve, hagamos factible el incremento del transporte aéreo; incremento del transporte aéreo —también quiero ponerlo de manifiesto— como elemento importante al cual atiende nuestro presupuesto. No quiero que pase desapercibido que, a fecha 30 de septiembre, en el transporte aéreo en España ha crecido el 7,3 por ciento el número de viajeros, mientras que en Europa está creciendo el 1 por ciento, y a nivel mundial, según los datos de la OACI, ha crecido el 0,7. Algo haremos o algo presentaremos para que eso se siga manteniendo.

Entiendo que haya prisa en que hagamos las inversiones que están en el plan director, pero comprendan que las tenemos que acompañar de acuerdo con las necesidades. Pero cumpliremos lo que hemos dicho en el Plan de infraestructuras 2002/2007 a rajatabla. Tal vez haya algo que no hemos cumplido, y les diremos qué es lo que hemos trasladado de este año al próximo. Así es. Pero lo hemos hecho desde el punto de vista de la responsabilidad. Seguramente esto no gusta, pero yo no trabajo desde la perspectiva de hacer sólo las cosas que gustan, sino que trabajo desde el punto de vista de la responsabilidad. Y no le quepa la menor duda de que en Galicia será atendida y durante los próximos años toda la demanda que pudiera presentarse y la demanda de *slots*. En esa línea trabajamos, y en cuestión de poco tiempo se verá la mejora de la calidad tanto en Santiago como en Vigo. Usted me habla de Vigo, y en Vigo el ILS categoría 2-3 estará terminado en el primer trimestre del próximo año. En A Coruña estamos haciendo los trabajos técnicos, y usted sabe muy bien dónde están. Diremos exactamente las ventajas y los inconvenientes y tomaremos una decisión, sea buena o no lo sea; yo espero que sea buena —creo que aconsejamos razonablemente bien—, de forma que se vaya así cumpliendo el plan de ILS, categoría 2-3 que está previsto para el norte de España. El crecimiento que tenemos en estos momentos es del 7,3, cuando a nivel mundial los crecimientos son del 0,7 y en Europa es del 1 por ciento. Eso quiere decir que nosotros estamos aportando ciertas fortalezas de las que puede beneficiarse el sistema económico al que nos debemos. Creo que ha quedado claro que la tercera pista estará en agosto, y la tercera y

cuarta pista de Madrid estarán de acuerdo con el calendario previsto.

En cuanto a Galicia, creo que le he contestado a lo del ILS categoría 2-3 y a lo de A Coruña. En cuanto a la conexión ferroviaria de Santiago no tengo nada que decir, me atengo a mis responsabilidades. Desde el punto de vista de un aeropuerto, quisiera tener a los aeropuertos cuanto más interrelacionados mucho mejor, pero los recursos económicos son escasos, por lo que habrá que acompañar los recursos económicos con las múltiples necesidades que haya, pero no es mi competencia el tema de la conectividad, aunque si dentro del aeropuerto hacer las cosas bien. En cuanto al intercambiador, me responsabilizo del aeropuerto como intercambiador y buscamos su eficiencia.

En cuanto a la armonización lingüística, habrá notado que la hemos normalizado. No se trataba de ir contra nadie, sino que creíamos que estaba bien atendido y debidamente armonizado. Lo mismo que se hace en Cataluña se hace en todos los lados, en Euskadi, en Levante y en Mallorca. El señor Sedó sabe muy bien que lo hemos normalizado perfectamente y hemos compatibilizado la forma de comunicarnos con todos los requerimientos.

En cuanto a las transferencias del sistema aeroportuario, tampoco son de mi competencia. En lo que pienso —y lo he dicho anteriormente— es en las ventajas de que haya correlación entre la forma de gestionar y la forma de hacer. No le quepa la menor duda de que el sistema aeroportuario trabaja en red y se obtienen unos beneficios. Cuando cada nudo trabaja de forma independiente se obtienen otros beneficios y otros inconvenientes. Como siempre he estado trabajando en sistemas de transporte en red, soy un entusiasta del transporte en red, ahora bien, también hace falta para que las cosas marchen bien, que se deleguen las responsabilidades que la gestión en red requiere.

En cuanto al aeropuerto de Reus, le había mandado por escrito lo que habíamos hecho. Nosotros hemos informado, pero no se preocupe porque ese conflicto de intereses no se presentará más cerca del año 2030. **(El señor Sedó i Marsal: El tren pasará, si le dejan.)** El tren estará, pero también podrá ser acompañable. Todavía se pueden ajustar las cosas un poco mejor.

Creo que expuesto los datos generales y he contestado las preguntas. No obstante, si hay alguna pregunta que no he contestado, como las tengo por escrito, le haré llegar la contestación. Lo mismo le digo al señor Segura, cuyas preguntas tengo aquí y no les quepa la menor duda de que contestaremos. Lo mismo al señor Sedó.

El señor **PRESIDENTE**: Después de dar las gracias al director General del Ente Público AENA, pasamos a la siguiente comparecencia. **(Pausa.)**

— **DEL PRESIDENTE DE FEVE (DAMBORIANA Y OSA). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO BNG (Número de expediente 212/001733) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 212/001689.)**

El señor **PRESIDENTE**: Damos la bienvenida al presidente de FEVE, que es el próximo compareciente. Sin más, damos la palabra al presidente de FEVE.

El señor **PRESIDENTE DE FEVE** (Damboriena y Osa): Voy a hacer, como habitualmente hago todos los años, un repaso somero al presupuesto de 2004, a ciertas valoraciones también comparativas con los presupuestos y después estaré a disposición de SS.SS.

Los presupuestos de 2004 contemplan una previsión de aumento del 18,3 por ciento en lo que respecta a ingresos procedentes del tráfico y del 14,2 por ciento en lo que se consideran ingresos accesorios, debido principalmente al aumento en la partida de ingresos de trabajo para el inmovilizado de FEVE, siendo un presupuesto ambicioso en general, con un incremento total de ingresos del 6,58 por ciento, el doble que en el presupuesto de 2003, que, con respecto a 2002, ya había crecido un 3,4 por ciento. En el apartado de gastos, las variaciones más significativas son el incremento de las amortizaciones, con un 16,1 por ciento, debido al esfuerzo inversor realizado por la compañía y a la elaboración e implantación de un nuevo inventario total de FEVE, y un aumento de la partida de otros gastos de explotación en un 2,1 por ciento, donde se incluyen el mantenimiento de instalaciones, seguridad y limpieza, todo ello demandado por nuestros clientes. El total de los gastos significa un incremento de sólo el 1,42 por ciento, que representa casi una quinta parte del equivalente en el ejercicio anterior. En cuanto a los ingresos, y más detalladamente, quisiera indicar lo siguiente. En el capítulo de ingresos hay que recalcar que dentro del mismo incremento, del 18,3 por ciento, en los ingresos procedentes de tráfico, por el importe de 4,8 millones, de euros, destaca sobremanera, por su elevado peso específico, el incremento medio de más del 16 por ciento en viajeros y mercancías. Destaca igualmente el incremento del 14,2 por ciento en otros ingresos provenientes del desarrollo de negocios complementarios, con un incremento superior a los 700.000 euros, manteniéndose la subvención a la explotación en una subida de tan sólo el 2 por ciento. En el conjunto de los ingresos se contempla, como ya he comentado, un aumento total de casi el 6,6 por ciento respecto al presupuesto de 2003. En cuanto a gastos, tenemos que decir que se han ajustado al incremento total de los mismos, que asciende únicamente a un 1,4 por ciento; incremento moderado si lo comparamos con la subida del 6,4 por ciento que se produjo en los Presupuestos Generales de 2003 frente al ejercicio de 2002, considerando que la subida prevista de ingresos en este

ejercicio casi roza el 7 por ciento. Insisto, un 1,4 por ciento de incremento de gastos frente a prácticamente un 7 por ciento de aumento de ingresos. En la partida que más se incrementan están las amortizaciones, con un 16,1 por ciento, aumento que se debe, como he dicho antes, al alto nivel inversor de la compañía en los últimos años, así como a la realización del inventario que antes he indicado. Otros gastos de explotación pasan de 28,45 a 29,6 millones de euros, lo que equivale a un 2,1 por ciento. Hay que destacar que se produce una fuerte reducción en los gastos financieros, donde de 10,75 se pasa a 4,9 millones de euros; es decir, un 54,4 por ciento menos respecto a lo presupuestado en 2003. Como consecuencia de haber transferido los intereses de la deuda del corto plazo al largo, negociados los tipos de intereses, nos ha dado el resultado que en estos momentos estamos observando. La partida de gastos de personal se ha incrementado en un 3,5 por ciento; incremento que ha sido autorizado por la CECIR para el año 2004.

Las inversiones previstas para el ejercicio 2004 ascienden a un total de 74 millones de euros, un 2,6 por ciento más que en los presupuestos de 2003, cuando fue de 72,1. Esta es la cifra más alta —y se puede repetir porque cada año hemos ido superándonos— alcanzada en la historia de FEVE y supone un incremento cercano al 260 por ciento respecto a las inversiones que se manejaban en el año 1996. Los programas para obra y línea suponen el 45,5 por ciento de las inversiones a realizar; 33,66 millones de euros, concentrándose la mayoría de las obras en Asturias y Cantabria —el 56,5 por ciento— al disponer dichas comunidades de la mayor parte de los kilómetros de vía, con un total de 731 kilómetros, que representa el 57,7 por ciento. Hay que resaltar el aumento de las inversiones en línea en un 254 por ciento frente a 1996, con cantidades anuales superiores a los 30 millones de euros desde 2000 dentro precisamente del Plan de Infraestructuras. Algunas de las obras más significativas para 2004 son las renovaciones de vía en Soto de Luiña-Cudillero, en Asturias; Udalla-Pondra, en Cantabria, y en Ocharan-Aranguren, en Vizcaya.

El programa correspondiente a material y talleres representa el 40,5 por ciento; 30 millones de euros, de la inversión total a realizar. Cabe destacar el gran esfuerzo realizado en la modernización y adecuación del parque móvil en los últimos años. Un claro ejemplo de ello es el desarrollo por FEVE de la nueva locomotora de serie 1900, con equipo de tracción dual diesel-eléctrica o la contratación en 2004 de nuevas unidades eléctricas con remolque para viajeros.

El programa de inversiones diversas representa el 14 por ciento, 10,34 millones de euros, del total, concentrándose en adquisiciones de piezas de repuesto, acopios para obras, maquinaria y utillaje, informática, estudios técnicos, etcétera, destacando en el ejercicio 2004 la red troncal de comunicaciones Asturias y Can-

tabria. El desglose de inversiones totales regionalizables de FEVE para el ejercicio 2004 para comunidades autónomas es el siguiente. En Galicia, con 4,5 millones de euros, un 6 por ciento sobre el total, hay un incremento respecto a 2003 del 12,5 por ciento. En Asturias, con 12 millones de euros, un 16 por ciento sobre el total, se mantiene la inversión respecto al ejercicio 2003. Cantabria, con 7 millones de euros, un 9 por ciento sobre el total, tiene un incremento respecto a 2003 del 7,7 por ciento. El País Vasco, con 5 millones de euros, un 6,7 por ciento sobre el total, tiene un incremento respecto a 2003 del 11,1 por ciento. Castilla y León, con 4,2 millones de euros, el 5,6 por ciento del total, tiene un descenso respecto a 2003 del 36 por ciento, pero, si quieren SS.SS., después explicaremos el porqué de este descenso. Todos recordarán el esfuerzo inversor que se ha producido en los dos últimos años respecto a la línea de La Robla. En Murcia obtenemos al final un incremento respecto a 2003 de más del cien por cien. En cuanto a las inversiones no regionalizables, que suman 40,3 millones de euros, representan el 55 por ciento sobre el total y tienen un incremento del 4,8 por ciento. Este esfuerzo inversor tiene como consecuencia un notable incremento en la calidad y seguridad del transporte, que muestra un descenso en el número de accidentes en 2002 de un 61,7 por ciento respecto al año 1991 y de un 41,9 por ciento respecto al año 1996. A octubre del año 2003 el descenso respecto a 2002 es del 40 por ciento y del 70 por ciento respecto al año 2000. Podría por lo tanto, destacar que la causalidad de la accidentabilidad imputable al ferrocarril es sólo de un 22 por ciento en 2003, frente a un 47 por ciento, por ejemplo, en el ejercicio del año 1991. Las inversiones se van a seguir desarrollando gracias al Plan de infraestructuras de transporte 2000-2007 del Ministerio de Fomento, que desde el comienzo del período de vigencia del mismo plan ha invertido —y es importante el dato señorías— más de 235 millones de euros; una cifra, sin duda, histórica en la tradición y modernización de FEVE.

Si me permiten SS.SS., quiero hacer un breve comentario respecto a los ejercicios 2002 y 2003. En un claro ejemplo del alto grado de cumplimiento de los Presupuestos Generales por parte de FEVE, son notables los resultados que se han obtenido en el año 2000. Como ingresos, cabe destacar que se han incrementado aquellos que son procedentes del tráfico en un 13 por ciento, desglosado en un incremento de viajeros del 5,3 por ciento; un aumento del 15,4 por ciento en mercancías y un 33,5 por ciento en productos turísticos. Respecto a los ingresos accesorios a la explotación, se cumplieron todos los presupuestos, incrementándose los mismos en ingresos en un 17 por ciento. En cuanto a gastos, se ha producido el cumplimiento presupuestario del cien por cien, en lo que merece la pena destacar lo siguiente: ha habido una reducción en aprovisionamientos cercana al uno por ciento y una reducción del 37 por ciento

en los gastos financieros. El resultado es el siguiente: consecuencia de la congelación del gastos y el notable incremento en las partidas de ingresos es la mejora del resultado final de ejercicio en un 56 por ciento respecto a lo presupuestado, generando un ahorro absoluto de 7.155.000 euros.

Respecto a la previsión de cierre, algo que, aunque estamos todavía en el ejercicio de 2003, suelen preguntar SS.SS., quiero decirles lo siguiente. Desde el punto de vista de ingresos, prevemos para el presente ejercicio un incremento en los productos de tráfico cercano al 10 por ciento y en los ingresos accesorios a la explotación, que crecerán en un porcentaje superior al 12 por ciento. Los gastos de aprovisionamiento se mantienen estables respecto al presupuesto. La cuenta de gastos de personal es la de mayor peso específico de los gastos de la casa y se ha mantenido la masa salarial dentro de los mismos márgenes que se habían presupuestado. Otros gastos de explotación sólo han aumentado un 1,2 por ciento. Las amortizaciones, por la misma razón que indicaba anteriormente, han aumentado su gasto en casi un 8 por ciento; resultado, como he dicho antes, de la política inversora de la compañía. Como consecuencia de la contención del gasto, se han mantenido los gastos de explotación en niveles cercanos al 0,3 por ciento de incremento y el total de gastos en un 1,57 por ciento.

Quisiera hacer unas conclusiones generales, si me permiten SS.SS., que son las siguientes. Se ha producido una evolución positiva en los ingresos de tráfico de más del 18 por ciento, pasando de 24,6 millones de euros a 29 millones. El total de ingresos operativos se ha incrementado en un notable 22 por ciento, suponiendo una diferencia de 6,1 millones de euros. Los gastos ordinarios, por el contrario, se mantuvieron estables, creciendo únicamente un 1 por ciento. El resultado fue una mejora en los índices de cobertura —algo que SS.SS. recordarán que más de una vez he querido poner de manifiesto— del 21,5 por ciento, pasando de 29,28 puntos en el año 2000 a 35,58 en 2002. En el capítulo de inversiones destaca el incremento de más del 30 por ciento respecto a lo que se refiere a inversiones en material móvil. En cuanto a un dato comparable general del conjunto del cuatrienio 2000-2004 se podría afirmar lo siguiente. Se ha presupuestado un incremento en los servicios operativos superior al 66 por ciento, es decir, hemos pasado de 22,6 a 36,63 millones, mientras que el aumento en los gastos de explotación ha sido notablemente inferior, creciendo exclusivamente un 23,16 por ciento. En consecuencia, el dato que del índice de cobertura les había indicado anteriormente ha pasado a tener una previsión del 36,11 para 2004, y las inversiones totales han aumentado en un 12 por ciento, lo que supone más de 8 millones de euros anuales.

Las conclusiones para el período de cierre son que para el período comprendido entre 2000 y 2004, se prevé un incremento en los ingresos de explotación del 19,34 por ciento, como he indicado anteriormente, y

los gastos operativos se incrementan tan sólo un 4,9 por ciento, gracias precisamente a la exhaustiva política de control de gasto durante el período. Por el contrario, la maximización de los ingresos, unida a la contención del gasto, ha producido una mejora del resultado de la compañía del 47,76 por ciento, lo que ha supuesto un ahorro cercano a los 3 millones de euros.

No tengo nada más que indicar a SS.SS. respecto al presupuesto de 2004 ni tampoco sobre las evoluciones de los cuatro últimos años. No obstante, quedo a disposición de SS.SS.

El señor **PRESIDENTE**: Damos paso a las intervenciones de los grupos. En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Hernández Cerviño.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: En primer lugar damos la bienvenida al presidente de FEVE, a quien queremos hacer algunas consideraciones. Parece que la cuenta de resultados es positiva, y no hay mucha discusión sobre esto. Esperamos que durante el ejercicio de 2004 la rentabilidad y el saneamiento que nos ha señalado vayan acompañados de un aumento de la calidad del servicio y de su movilidad, favoreciendo la de los ciudadanos y, sobre todo, su seguridad. **(El señor vicepresidente, Companys Sanfeliú, ocupa la presidencia.)**

Tenía pensado preguntarle algunas cosas, como el cumplimiento de los presupuestos de 2003, referidos a la obra realizada, y confirmar si había correspondencia entre los fines que se habían propuesto en el presupuesto y la obra realizada, especialmente en lo que se refiere a desdoblamiento y electrificaciones, a las que aludiremos más adelante. Por lo que nos ha contado, vemos que hay una gran cantidad de obras tanto en Asturias como en Cantabria y que han aumentado las de Galicia, lo que nos alegra. Sin embargo, hay algunos problemas que someteré a su consideración dentro de un momento. Quiero conocer su opinión, en concreto, sobre la calidad alcanzada gracias al aumento de la inversión.

El año pasado se le preguntaba por el contrato programa —no sé si lo recuerda— y usted contestó que estaba trabajando en la elaboración de un gran programa, que denominó plan de empresa y que podía devenir en el citado contrato programa. Me llamó la atención que aludiera a que el contrato programa fuera parecido a un plan de empresa, algo que yo no tenía muy claro. Queríamos conocer también el tráfico de viajeros y el de mercancías en los dos últimos años —porque establece usted siempre una comparación entre 2002 y 2003— y si se van a implantar nuevos trayectos en la Comunidad Autónoma de Galicia y en el resto de comunidades.

A propósito de la inversión, en el anexo de inversiones reales por regiones y provincias aparecen gastos regionalizables y no regionalizables, y vemos que no hay ningún proyecto por iniciar en 2003 y que los ini-

ciados antes de 2003 son los que nos ha relatado usted. Pero luego se da una cantidad de 38 millones de euros, sobre no regionalizables, y queremos que nos hable de esta situación y de cómo le va a afectar. También quería conocer su opinión sobre el tren de alta velocidad que quiere hacer el señor Cascos por el transcantábrico. Y si le afecta de alguna manera.

Hay un problema que no sé si entra en el debate de los presupuestos, pero quisiera comentarlo, aunque sea de pasada y es la situación de inseguridad provocada por la laboral existente desde 2001, fecha desde la que no se ha vuelto a firmar un convenio. Sólo hay un pacto extra estatutario, que creo que lo quieren imponer sin tener en cuenta lo que está pasando en RENFE y en otros ferrocarriles y otras autonomías. Esto produce mal clima laboral porque en FEVE hay una enorme dependencia del factor humano, lo que nos lleva a pensar que la seguridad podría verse comprometida en algún momento. Ustedes tenían un preacuerdo, y queremos saber qué pasará si, en un momento dado, hay dos personas a una de las cuales le afecta la normativa y a la otra el estatuto, y también qué pasará con los que no se adhieran al pacto. La crispación laboral tiene su influencia y es un asunto sobre el que tiene que dar respuestas puesto que es su única comparecencia y el tema tiene relación con los presupuestos por lo que respecta a la seguridad. Los adheridos eran unos 500, parece ser, de un total de 2.000 empleados.

Pasando a otro tema, quisiera que me explicase algunas cosas sobre Narón. Tenían ustedes prevista la fecha de noviembre, pero parece que en la famosa curva del gitano hay retraso hasta 2004. Quería comprobarlo. Por otra parte, quería hablarle de algo que se nota al utilizar FEVE, y es que se descuidan ciertos aspectos de calidad del servicio. Por ejemplo, en la estación de Ferrol el invierno pasado había goteras, y este verano los trenes circulaban sin aire acondicionado. Son faltas que alteran la calidad. Otra cosa que me llama la atención es que el lunes pasado hubo que alquilar 15 taxis porque el tren de Ferrol a Ortigueira —el 1951— no tenía material de repuesto; el material estaba averiado y había grandes retrasos. En cuanto a la doble vía, nos ha dicho usted que se ha sacado a concurso, y nos gustaría saber cuál es la situación y cuáles son los plazos. En lo que respecta a la seguridad, aparte de lo que le decía antes, en FEVE hay tramos en los que sigue habiendo bloqueo telefónico. No quiero mentar ningún accidente ferroviario, pero es evidente que el bloqueo telefónico, aunque es seguro, depende mucho del factor humano. Queremos saber qué van a hacer para dotar a la red de bloqueo automático y qué planes existen. Pasando a la electrificación, figuraba en el plan de empresa la de todas las cercanías, y creo que se ha hecho bien poco, por lo que me gustaría que nos hablase de los plazos, de los presupuestos y demás.

En resumen, hay que destacar que el mantenimiento en obras menores es escaso. Esta situación contrasta con

obras vistosas, pero hay que tener en cuenta que son las obras pequeñas las que contribuyen a la comodidad de los ciudadanos. En Ferrol, por ejemplo, el andén está un poco viejo, y quisiéramos saber si invertirán o no en él antes de que hagan la nueva estación. En cuanto a las mercancías, había transporte desde Xove hasta Ferrol —concretamente, desde el puerto de Avilés—, y ha desaparecido. Han gastado dinero en plataformas y ha habido otras inversiones ¿Qué previsiones hay para las inversiones que se hicieron y que pueden convertirse en un gasto inútil? También queremos que nos hable de las previsiones para las provincias de A Coruña y Lugo en los nuevos presupuestos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Companys Sanfeliú): En nombre del Bloque Nacionalista Gallego, tiene la palabra el señor Rodríguez Sánchez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Efectivamente, como ya dijo el señor presidente de RENFE, las inversiones para Galicia en el año 2004 serán de 11 millones de euros, de un total de 74 millones en el conjunto de la compañía, pero sin ningún proyecto nuevo a iniciar en este ejercicio. Todo lo que se contempla son proyectos anteriores al año 2004, en concreto por un montante de 2,6 millones de euros en A Coruña y 8,6 millones de euros en Lugo. La primera pregunta que me gustaría hacer —porque es ya una tónica, no en cuanto a la inversión pero sí en cuanto a que no hay proyectos nuevos— es cuál es el motivo de esta falta de inversión en nuevos proyectos por parte de FEVE. La segunda cuestión hace referencia a qué proyectos corresponde efectivamente esta cantidad contemplada de 11 millones de euros de proyectos iniciados ya antes de 2004. En particular nos gustaría saber tres cuestiones. La primera es relativa a cuál es el grado de ejecución a la altura de finales de septiembre de las obras de desdoblamiento y electrificación de la vía Ferrol-Xuvia que, como sabe usted, es fundamental desde el punto de vista de un trayecto de cercanías con un grado de ocupación elevado y quizás el que más justifica la presencia de FEVE en Galicia desde el punto de vista de la utilización del ferrocarril por viajeros. En segundo lugar, ¿no cree usted que habría que hacer más inversiones para lograr nuevas apuestas que recuperasen el uso de FEVE por parte de viajeros y la potenciación de mercancías? Hemos observado los datos referidos al año 2002 en concreto y vemos cómo en Galicia hay una verdadera dificultad para aumentar el número de viajeros al año, es más, disminuye ligeramente, pero también cómo está estancada la potenciación de mercancías, prácticamente subordinada a lo que sería alambrón y alúmina, cuando realmente la potencialidad de la diversificación de las mismas sería muy interesante. Usted conoce los continuos alegatos o propuestas para que, cuando menos, los polígonos industriales, en particular el polígono de Río do Pozo, tuvieran acceso por ferrocarril de FEVE, que es una línea cercana, y

también la posibilidad que habría, teniendo en cuenta el tejido industrial de A Mariña, de potenciar el uso de ferrocarril para mercancías pero también para viajeros. Sigue estando pendiente en un lugar con cierta densidad de población la potenciación del ferrocarril, por lo menos entre Viveiro y Ribadeo. En ese aspecto nos gustaría saber si va a haber un plan, como ya se hizo en algún caso de forma exitosa, en concreto en el de Viveiro, para reubicación de estos apeaderos que faciliten el acceso al ferrocarril en núcleos urbanos de toda la costa de A Mariña.

Por último, ¿está perfectamente clarificado el futuro de FEVE desde el punto de vista político? En particular, ¿se sigue apostando por mantenerla como una empresa del Estado sin posibilidad de transferencia alguna a las comunidades autónomas que lo soliciten? Porque está claro que un ferrocarril de este tipo va a tener cada vez más sentido desde el punto de vista del viaje de cercanías, y en todo caso para la vertebración interna de territorios de la comunidad autónoma que puedan ser deficitarios en transporte tanto de mercancías como de personas; por tanto, hay que mantener su carácter público y también su carácter incardinado en el respectivo territorio. No creo que sean muy justificables, a no ser que sea desde el punto de vista del ocio o del placer, los trayectos de largo recorrido entendidos como intercomunitarios. Estas son las preocupaciones que sabe usted que son tradicionales en el caso del Bloque Nacionalista Galego y nos gustaría ver alguna nueva luz sobre ellas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Companys Sanfeliú): En nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Germán López.

El señor **LÓPEZ IGLESIAS**: En principio quiero darle la bienvenida en mi nombre y en el del Grupo Popular y agradecerle al presidente de FEVE su asistencia y, por supuesto, como no podía ser de otra manera, su explicación y exposición de los presupuestos del año 2004, que ha sido exhaustiva. FEVE es una empresa que como se deduce por los distintos resultados económicos de los últimos años, tiene un importante crecimiento, tanto en mercancías como en número de viajeros; nada más tenemos que echar un vistazo a los distintos cuadros anuales que ustedes nos presentan. Este crecimiento a que me he referido de mercancías y viajeros tiene su principal causa, como bien sabe el presidente, en las inversiones. FEVE está inmersa en un proceso de modernización cuyo objetivo es el incremento en la seguridad y la calidad de los servicios que presta a los clientes. Las inversiones del Estado han venido creciendo constantemente en los últimos años y la empresa ha sabido aprovechar la oportunidad, el impulso para mejorar y electrificar sus vías, aumentar la seguridad, modernizar sus estaciones, retomar el material, etcétera. Todo esto ha sido posible, como decía, por la apuesta de este Gobierno y concretamen-

te del Ministerio de Fomento que ha apostado por el ferrocarril en general y por FEVE en particular.

Si miramos las estadísticas de las inversiones de los últimos años veremos esas constantes subidas en los presupuestos de esta empresa pero, sobre todo —y hay que decirlo bien claro—, desde que gobierna el Partido Popular; prueba de ello es que en el año 1996 había un presupuesto de aproximadamente 20 millones de euros, 40 millones en 1998, pasando en el 2001 a cerca de 70 millones de euros para llegar este año, el año que nos ocupa y que ha presentado el presidente, a cerca de 74 millones de euros. Estas inversiones se traducen en un aumento muy considerable en el transporte de mercancías; se trasladaban 225 toneladas kilómetro en el año 1996 y pasamos a cerca de 500 toneladas kilómetro en el año 2003, una subida muy importante, más del cien por cien. Por supuesto, también un aumento del número de viajeros, pasando de menos de 200 viajeros por kilómetro en el año 1996 a cerca de 250 viajeros por kilómetro en 2003, un aumento de más del 25 por ciento. Dicho esto, felicitamos al presidente de FEVE, a todo el equipo directivo y, por supuesto, al personal de la empresa por estos magníficos resultados que está obteniendo. La felicitación no es sólo por los resultados económicos y el aumento de transporte de mercancías y del número de viajeros, también queremos señalar la transformación que están teniendo las infraestructuras de las líneas FEVE en todas aquellas comunidades autónomas donde tiene servicio. Concretamente quiero indicar el acuerdo de colaboración al que llegó el Ministerio de Fomento a través de la empresa FEVE y la Junta de Castilla y León para completar y poner en marcha en su totalidad la línea de La Robla, la línea más larga que hay en España y en Europa del tren de vía estrecha. También quiero recordar aquí que esta línea de La Robla fue cerrada al tráfico entre Matallana (León) y Bercedo de Montija (Burgos), en el año 1991, y ni que decir tiene que en el año 1991 gobernaba el Partido Socialista. Por consiguiente, diez años después vemos con satisfacción —y enhorabuena, señor presidente— que se pone en marcha otra vez esta línea tan deseada para el norte de España.

Dicho esto y para no extenderme mucho más, me gustaría hacerle al presidente de FEVE algunas preguntas: ¿Cómo valora FEVE y en este caso su presidente la apertura de la línea de La Robla? En otro orden de cosas, no tanto de infraestructuras sino de aspectos económicos, ¿cómo ha sido el grado de cumplimiento de FEVE con respecto a lo presupuestado en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2002? ¿Cuál ha sido la evolución y cómo valora el nivel de inversión de la compañía desde el año 1996? Por abordar otros temas: ¿Cuál ha sido el nivel de accidentalidad y cómo ve el presidente su tendencia?

Por último, quisiera darle las gracias por su asistencia y reiterarle nuestra felicitación por esta empresa que

va viento en popa y cuya gestión, por supuesto, apoya completamente el Grupo Popular.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Companys Sanfeliú): Para contestar a las diferentes preguntas y preocupaciones de los grupos parlamentarios, tiene la palabra el presidente de FEVE.

El señor **PRESIDENTE DE FEVE** (Damboriena y Osa): Quiero empezar agradeciendo a todas SS.SS. las intervenciones que han tenido en relación con este compareciente, y en cualquier caso voy a aprovechar el turno, evidentemente, para intentar en la medida de lo posible aclarar aquellas dudas que me han planteado. Tengan en cuenta que me han hecho —muy especialmente el portavoz socialista— muchas y variadas preguntas, pero voy a intentar en la medida de lo posible responder a todas ellas.

Me hablaba usted en un principio sobre las obras, en qué situación se encontraban las obras que se han estado realizando durante el año 2003 y la falta de posibles obras para el 2004 o, al menos, definición de las mismas. Yo, señoría, le puedo indicar —si quiere se lo doy en relación con Galicia o en general— lo siguiente. Con respecto a las inversiones realizadas en el ejercicio 2003 y obras detalladas, al menos en cuanto a las más significativas de 2003, voy a pasar a enumerarlas. En Galicia, con un importe de 3,5 millones de euros, existe la duplicación de vía Ferrol-Xuvia en su primera fase y la sustitución de traviesas de madera por traviesas de hormigón en túneles. En Asturias, con un importe de 13,5 millones de euros, se hizo la renovación de vía Pravia-San Esteban y Nava-Luarca, la renovación de vías y desvíos en Pravia, las instalaciones de seguridad (bloqueos automáticos y CTC) en Lieres-Nava; implantación de señalización normalizada en regionales en Infiesto-Colombres. Sobre electrificaciones me ha indicado usted antes que echaba en falta algún proyecto de electrificación. Se ha electrificado ni más ni menos que Nava-Infiesto y El Berrón-Carbayín. En pasos a nivel se han automatizado 13 sólo en la comunidad autónoma de Asturias. En Cantabria, con un importe superior a los ocho millones de euros, se han hecho vías de apartado y electrificación en Maliaño; instalaciones de seguridad, dotación de señalización normalizada en estaciones de regionales, siete automatizaciones de pasos a nivel, que también influye directamente en la seguridad, y además se ha procedido a renovar parte de nuestras instalaciones mecánicas en Santander. En Castilla y León, con un importe superior a los 10 millones de euros —por eso marcaba antes la diferencia del decrecimiento de este ejercicio con lo que han sido los ejercicios anteriores— se ha realizado una importantísima obra en el refuerzo del túnel de La Parte, la remodelación de vía y desvíos en la estación de La Robla, instalaciones de seguridad, dotaciones de señalizaciones en todas las estaciones, en pasos a nivel 14 automatizaciones y, en general, un conjunto de obras

de remodelación de estaciones y apeaderos al borde de la reapertura de una línea de la cual luego hablaré, que era precisamente la reapertura de la línea de La Robla. En el País Vasco, con un importe superior a los cinco millones de euros, la renovación de vía de cercanías en Irauregui y puente de Kastrexana renovación de vía en regionales Carranza-Artxentales y el desarrollo de la red interna de comunicaciones. En Murcia, con un importe superior a los 3,5 millones de euros, todo ello en instalaciones de seguridad, pasando desde bloqueos automáticos de la línea a automatización de los seis pasos a nivel de la línea de Cartagena-Los Nietos. Esto con respecto a lo que han sido las actuaciones más importantes en el ejercicio de 2003, pero S.S. me preguntaba con respecto a las que puedan ser las más significativas del 2004, y voy a pasar a enumerarle aquellas que en principio van a ser actuaciones importantes para este ejercicio.

En Galicia, con un importe superior a los 4,5 millones de euros, va a estar la renovación de vía y desvíos en estaciones y renovación de vía en túneles. En Asturias, con 12 millones de euros, nos vamos a encontrar con renovación de vía en regionales, Soto de Luiña-Cudillero y un tramo en Llanes-Unquera, instalaciones de seguridad (con bloqueos automáticos y CTC) entre Nava-Infiesto; inicio del bloqueo automático Trubia-Pravia-Cudillero y el enclavamiento de Trasona; continuación del programa de dotación a enclavamientos en estaciones regionales y el inicio del programa de control de acceso en estaciones de cercanías. En Cantabria, con una inversión superior a los siete millones de euros para aquellas que son más interesantes: renovación de vías de cercanías, Puente San Miguel-San Pedro de Rudagüera; renovación de vía en regionales Udalla-Pondra, adaptación de vías y enclavamientos en Virgen de la Peña, infraestructuras en general, sustitución de puentes metálicos en Labraces, La Vega y Entrambosríos. En la comunidad de Castilla y León, con importe superior a los cuatro millones de euros, nos encontraríamos con obras de infraestructura, refuerzos y adaptación de túneles y puentes en instalaciones de seguridad, instalaciones de enclavamientos en estaciones para futuros bloqueos automáticos y dotación de instalaciones para el mantenimiento y transporte de mercancías, instalaciones mecánicas en Cistierna y nueva playa de mercancías en San Feliz. Con respecto a lo que vamos a hacer en el País Vasco, con un importe superior a los cinco millones de euros, nos encontramos con renovación de vía en regionales, Otxaran-Aranguren; la instalación de seguridad, nuevos enclavamientos en Otxaran y Villaverde y la implantación del control de accesos en las estaciones de cercanías de Bilbao y Balmaseda. Quiero con ello despejar la duda que me planteaba S.S., el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, a la hora de entender que echaba de menos lo que le estoy indicando ahora: este cuadro con respecto a la enume-

ración puntual de estas inversiones, al menos aquellas que son las más significativas.

Después S.S. me ha hablado de aquello que yo le indiqué hace un año en la Comisión con respecto a la valoración del plan de empresa, y tengo que unirlo necesariamente a otro asunto que usted me ha planteado, que es precisamente la negociación del convenio colectivo. Yo me comprometí ante esta Comisión, y así lo he hecho, a redactar un plan de empresa. El plan de empresa está redactado, puede tener sólo un pequeño error, pero ese error no depende sólo de esta dirección. Ese error, que no es un error como tal, necesita tres patas. Una de ellas es ni más ni menos que un acuerdo con la parte social. Sin acuerdo de la parte social yo no puedo determinar cuál va a ser el crecimiento general de la masa, por lo tanto, de los gastos de la propia empresa; erraré si yo preveo un crecimiento del 2 por ciento y, por el contrario, por obligaciones de una negociación con convenio, termina en un 3 por ciento. Evidentemente, comprenderá que el índice de cobertura que yo vaya a plasmar en ese plan de empresa será erróneo. Mientras yo no tenga cerrado el convenio de eficacia general, es muy difícil que yo pueda cerrar literalmente lo que es el plan de empresa en su totalidad. Por supuesto que sí están previstas las inversiones, porque ya no sólo están en nuestro plan de empresa; están evidentemente en el Plan de infraestructuras de transporte; por supuesto que está básicamente el concepto de gastos generales y el concepto de ingresos generales, en la medida en que no afecte exclusivamente al convenio de eficacia limitada actual y después de eficacia general, pero como usted ha dicho tiene mucho que ver en el día a día de la compañía.

Me ha preguntado por ello, por lo tanto, se lo voy a explicar. Hace ya 21 meses entendimos que FEVE tenía por delante un proceso importante de renovación que hacer en cuanto a las formas de trabajo en la compañía. Yo creo que teníamos una gran rigidez en lo que era el sistema de trabajo, incluso en la propia asignación del puesto de trabajo. Eso hacía muy difícil que existiera una cierta versatilidad con el propio trabajador. Entiéndase bien, no se trata de que un trabajador haga de todo, sino que un trabajador, si puede picar un billete, también puede venderlo, porque no es comprensible que el que venda no lo pueda luego picar. Hasta ese extremo se había llegado en la estructura organizativa del trabajo en FEVE. Entendíamos que aquello era una barbaridad y por eso planteamos una reforma profunda, importante, y además contenida en el coste que después iba a conllevar al aumento de masa salarial. Era algo muy difícil, porque queríamos dotarnos de una nueva normativa que permitiera flexibilizar el trabajo en FEVE, que permitiera hacer de FEVE una compañía del siglo XXI y no del siglo XIX, pero teniendo en cuenta que no teníamos una capacidad para poder pagar esa diferencia de coste, porque ya en su momento anteriores gestores habían realizado un convenio que estaba

muy por encima de lo que hubiera sido razonable, al menos a la hora de mantener una reciprocidad, es decir, en cuanto a lo que la empresa estaba pagando al trabajador y el trabajador devolvía a la empresa.

Yo le quiero recordar otra cosa junto con ese índice de cobertura general en cuanto a gastos que le he indicado. El trabajador de FEVE, por cada millón de pesetas que le cuesta a la empresa, sólo retorna 300.000. Como usted comprenderá, para que a la empresa le sea ya no más rentable, sino menos costoso, intentar cambiar algo así como 20 años de costumbre en la casa, siendo riguroso en el gasto presupuestario y en el control presupuestario, era una labor bastante difícil. Yo esperaba mayor comprensión del mundo sindical, sobre todo cuando se ha llegado a buenos acuerdos con el mundo sindical en temas muy importantes, sin embargo, en FEVE no la ha habido en algo tan sencillo como no poder mantener una plantilla de 2.000 trabajadores en estas circunstancias sin destruir empleo. Al contrario, se quería mantenerlo, pero para mantenerlo lo que queremos es permitir que exista cierta versatilidad en ese trabajo —versatilidad que no volatilidad, justo lo contrario—, pero el mundo sindical no lo entendió. Por eso nos vimos abocados a firmar un convenio de eficacia limitada, un convenio al que se sumó más del 25 por ciento de la plantilla. Es cierto que tenemos otro 75 por ciento con otra normativa. ¿Qué crea disfunciones? Sin duda, señorita. Hemos de ser capaces entre las dos partes, entre la parte social y la parte empresarial, de llegar a un acuerdo, pero entendiendo que el marco no lo establece sólo este presidente ni la dirección de la empresa, sino la propia CECIR cuando indica que los costes de los convenios no pueden crecer más allá de lo estipulado en este presupuesto. Es decir, que si se prevé el 2 por ciento, yo no puedo firmar un convenio que prevea un crecimiento por encima del 2, salvo que se justifique. A pesar de todo, conseguí en la CECIR el 3,5 por ciento. No fue suficiente, señorita. Esto es todo lo que sucedió con el convenio de eficacia limitada. Me vi obligado a intentar lograr el mejor de los acuerdos, al menos con quienes querían acordar con la empresa; le repito que fue más del 25 por ciento de la plantilla. También le voy a decir una cosa, señorita. Yo creo sinceramente que a tenor de las últimas conversaciones con los representantes sindicales puede haber un atisbo de esperanza en cuanto a lograr un acuerdo en breve, que desde luego facilitaría muchísimo un entendimiento mejor entre la dirección de la empresa y el mundo sindical, permitiría una organización mejor del trabajo y además permitiría crecer como estamos creciendo, incluso un poco más. Si a pesar de todo ello hemos obtenido un magnífico resultado, si a pesar de todo ello hemos obtenido muy buenos números, no le quiero decir, si yo hubiese contado con el apoyo de esas centrales sindicales que se han negado a firmar ese acuerdo. En ese sentido, quisiera trasladarle dos cosas: primero, que la dirección de la empresa sigue negociando y va a seguir negociando

y, segundo, que no es una cuestión sólo de responsabilidades de la dirección de la empresa, también lo es del mundo sindical. Cuando uno tiene un marco establecido y su coste de masa salarial no debe crecer por encima de el 2 o el 2,5 por ciento, yo no puedo firmar un convenio por el 4 o por el 5, porque ustedes me llamarían irresponsable, ustedes me dirían que no he cumplido con la Ley de presupuestos. Es tan sencillo como eso. Perdonen la extensión sobre el tema, pero creo que era importante. Es un tema social, me lo ha planteado usted y va unido, como usted comprenderá, a las dos cosas, también al propio plan de empresa.

Respecto a archivarlo después o a convertirlo en un contrato-programa, debo indicarle lo siguiente. En cuanto obtenga el plan de empresa I y el convenio de eficacia general, no dude usted que seguiré negociando con Hacienda para lograr un contrato-programa, pero debe usted saber que ya no va a tener los mismos parámetros que tiene actualmente el de RENFE. Lo advierto por si pensamos que con ese contrato-programa vamos a poder hacer, por ejemplo —no digo que vayamos a hacerlos—, expedientes de regulación de empleo pagando por encima de los 45 días trabajados por año. Sabe usted que hay un acuerdo general, incluso con las centrales sindicales, de que eso no puede ser así. Por tanto, será muy difícil que yo logre un contrato-programa que vulnere ese acuerdo. Quedan cerrados ya esos dos temas unidos y hecha la lectura de los nuevos proyectos que me ha indicado anteriormente.

Me referiré a su pregunta respecto al tren de alta velocidad del señor Cascos para el transcantábrico. No es un tren de alta velocidad del señor Cascos, es un proyecto al que será el señor Cascos quien tenga que responderle. ¿Mi opinión? Excelente. Ojalá se construya, por supuesto que sí, y podamos viajar rápidamente entre Ferrol y San Sebastián. ¿Por qué no? Yo estaría absolutamente encantado de poder encontrarme en Santiago escasamente en cuatro o cinco horas. ¿Qué tiene eso que ver con FEVE? Al día de hoy, mientras yo no tenga el proyecto, no puedo responderle, como usted comprenderá.

Me ha preguntado por la variante del Nalón, algo por lo que también me ha preguntado el señor Rodríguez. Yo no quiero ser reiterativo porque todos ustedes conocen la génesis de esa complicada obra. Nos encontramos con problemas de expropiación y después con un problema de la propia constructora. Cuando ya teníamos la obra adjudicada, cuando ya teníamos la obra a punto de empezar, la constructora quiso hacer una revisión de proyecto que contemplaba un impacto medioambiental que nosotros no podíamos asumir. Por lo tanto, lo que hicimos fue denunciar ese contrato, volver a sacar a concurso esa obra, licitarla una vez más y adjudicarla, eso es lo que se hizo. Por eso la obra también ha sufrido ese retraso, pero debo decirle que en marzo usted verá esa variante absolutamente concluida.

Me comentaba usted temas menores, por ejemplo, la situación de la estación de Ferrol, con goteras y demás. Sinceramente, nosotros trabajamos en el mantenimiento no de una sino de todas las estaciones; si en un momento determinado, que puede suceder, tenemos una gotera, yo le garantizo que las brigadas se ponen inmediatamente en funcionamiento para resolverlo. No hay descuido, al contrario, pero en 1.300 kilómetros en FEVE —no le cuento ya en RENFE— es evidente que habrá apeaderos, habrá estaciones donde existan infinidad de pequeños problemas, como usted mismo ha determinado, que no es que se olviden, en absoluto, sino que se solucionan para eso están las brigadas. Lo que ocurre es que probablemente usted haya visto en un momento determinado un tema en concreto. Tomo nota de esa denuncia y le garantizo que no es intención, en absoluto, ni de este presidente ni creo que de ningún gestor público, entender que vamos a dedicarnos a las cosas grandes y que de las cosas pequeñas, que son las cotidianas, nos vamos a olvidar. Probablemente, lo cotidiano es lo que le preocupa más al viajero permanente; por lo tanto, claro que estamos encima de ello.

Me ha hablado usted de seguridad, bloqueos telefónicos, y me ha indicado la posibilidad de una modernización. Yo le he hecho una lectura de diversos programas en todas y cada una de las comunidades autónomas tendentes, precisamente, a mejorar esa situación; incluso le he relacionado bloqueos automáticos y CTC, por ejemplo, en Nava-Infiesto. Otra cosa es que S.S. me diga que lo quiere en otro o en todos los sitios y que además lo quiere urgentemente. Los presupuestos dan de sí lo que dan, pero, insisto, seguimos trabajando en esa dirección.

Respecto a lo que me ha comentado sobre electrificación creo que ya he respondido. En cuanto a mercancías, me ha formulado una pregunta que yo creo que tenía el mismo sentido que la que me ha hecho el señor Rodríguez. Yo creo que FEVE ha tenido un comportamiento excelente en el conjunto de su red, y también en Galicia. ¿Puntualmente ha habido problemas? Sin duda, pero han sido resueltos. Se ha modificado y se ha mejorado parte de ese material móvil para poder transportar ese alambrón con las garantías que nos pedía Aceralia, con lo cual continuaremos recuperando el ritmo que teníamos y mejorando, por lo tanto, los ratios que antes he indicado.

Nuevas mercancías. Yo estoy abierto a poder transportar absolutamente todo, pero entienda una cosa. Nosotros podemos hacer las labores comerciales oportunas tendentes a captar esos tráficos, pero no podemos obligar a nadie a que los transporte. Tenemos que ser eficaces, tenemos que ser competitivos, pero usted sabe que en el transporte de mercancías por ferrocarril hay algo que lo encarece terriblemente y es ni más ni menos que el traslado de la mercancía hasta nuestra propia red, y además luego hay que volver a descargarla y transportarla hasta su destino final, cosa que no sucede

en el mundo del transporte por carretera. En el transporte por carretera el camión llega a la fábrica, carga y se va; por lo tanto, son dos acarrees, carga y descarga. En nuestro caso son cuatro: carga camión hasta llegar a nuestra red, descarga en nuestra red, descarga en el punto final de nuestra red y carga en el camión para transportarla de nuevo al punto final. Los acarrees son parte importante del transporte de mercancías. Se pueden transportar mercancías por ferrocarril por dos sistemas: primero, cuando tengamos puntos de acceso directo a empresas, fábricas o puertos que nos permitan realizar ese transporte (luego responderé a una pregunta que me hacía el señor Rodríguez en este terreno) o, bien por acarrees, porque al fabricante le merezca la pena asumir el coste del transporte de esa mercancía; si no, será absolutamente complicado. Podemos hacer muchísimos esfuerzos comerciales, pero entienda que no sólo está en nuestras manos. Si quiere luego reiteraré algún dato al conjunto de la Comisión respecto a lo que ha sido el crecimiento global de mercancías en FEVE, que demuestra que se está haciendo esa labor comercial y que estamos obteniendo un resultado excelente, pero no podemos forzar a nadie a transportar aquello que no quiere transportar en nuestra línea. No sé si me ha hecho alguna otra pregunta, son todas las que he anotado. Si me he dejado alguna en el tintero ruego que me disculpe y en cualquier caso me lo comenta después y yo le respondo personalmente.

En cuanto a lo que me ha preguntado el representante del BNG, señor Rodríguez, básicamente ha sido coincidente en gran medida con lo que me ha preguntado el portavoz del Partido Socialista. Me hablaba de falta de inversión en nuevos proyectos. Le he hecho la lectura de un cuadro de lo que son proyectos más emblemáticos, de lo que son proyectos más sustanciales para el ejercicio 2004 y los que han sido para 2003. Creo que, por tanto, he respondido a su pregunta.

Después me ha hecho una pregunta respecto al grado de ejecución. El grado de ejecución de una obra en cuanto a presupuesto se refiere se produce de la siguiente manera: yo licito, y he licitado ya el cien por cien, pero no pago el cien por cien, usted no pagará el cien por cien de la obra antes de que se la terminen, pagaré en función de la duración de la obra, en función de lo que se me vaya entregando, en función de las certificaciones que se produzcan. Por tanto, señoría, de lo presupuestado para Galicia y de lo presupuestado para el conjunto de la red de FEVE para el año 2002, el cien por cien fue licitado. En cuanto a su ejecución debo decirle que dependerá del grado de cada obra. En el caso concreto que usted me preguntaba es el 45 por ciento, no el 22 que le escuché hace poco en algún medio de comunicación; el 45 por ciento de ejecución real a fecha de hoy, y el cien por cien de licitación.

En cuanto a nuevas inversiones para doblar tráficos de viajeros y mercancías, yo estaría absolutamente encantado de hacer ramales a determinados puntos

siempre y cuando justifique la inversión el transporte de esos viajeros, porque transportar aire resulta carísimo, señoría. No vale decir: yo quiero que la red llegue al pueblo tal en tal sitio. ¿Pero cuántos viajeros voy a transportar? ¿Somos capaces de asumir que el crecimiento en gasto en la empresa va a suponer el 2, el 3 o el 4 por ciento mientras que los ingresos solamente sean el 0,1? ¿Seremos capaces entonces de decir: a pesar de todo yo quiero que la empresa FEVE tenga un peor resultado en su ejercicio pero que me transporte a los 10 vecinos de tal punto? Mientras algunos seamos capaces de decirlo, me parece muy bien. Nosotros no. En mi obligación como gestor está al menos recomendar a mi propio ministerio tutelar cuáles son aquellas inversiones que parecen más razonables realizar en mi red, cuáles son aquellas inversiones que parecen más sensatas llevar a cabo porque merece la pena conjugar dos conceptos: el concepto social y el concepto económico de la misma inversión; la rentabilidad de esa inversión. Parecería descabellado que yo hiciera una inversión de 5.000 millones de pesetas a un pueblo determinado para transportar a 10 viajeros, y después, ¿qué me diría el ciudadano, por ejemplo, de Asturias que tiene determinados pasos a nivel, con uno o dos muertos que se han podido producir, y yo no he hecho la inversión, porque he destinado esos 5.000 millones a otro sitio? Deben prevalecer siempre dos criterios, señoría: la propia rentabilidad social en todo su conjunto y la propia rentabilidad económica del mismo.

No obstante, estoy absolutamente abierto a todas aquellas inversiones que sean mejoras de nuestra red de FEVE, como no podía ser de otra manera, pero también debo decirle que en estos años se ha producido la mayor concentración histórica de inversión en los ferrocarriles de vía estrecha desde que FEVE existe como tal. Le doy el dato: más de 250 millones de euros exclusivamente en estos cuatro años. Nunca, jamás se había obtenido un resultado de inversión semejante, jamás. Le emplazo a que comparemos cualquier memoria, cualquier ejercicio, cualquier presupuesto de cualquier año. No encontrará parangón que se asemeje.

Me preguntaba respecto a la clarificación del futuro político de FEVE. Le voy a decir dos cosas. La primera, como gestor no voy a hacer una valoración política de ello, pero sí le voy a recordar que en esto debemos estar a lo que dice la Constitución, y entre otras cosas lo que dice es que aquellas redes que son interregionales no pueden ni deben ser transferidas a las comunidades autónomas. Tan sencillo como eso. Otra cosa es que usted me diga a renglón seguido que los trenes regionales, aquellos que van de un sitio a otro, parece que no tiene mucho sentido que existan. Ese es un criterio de S.S. pero no de FEVE, no es un criterio de la empresa, ni es un criterio de este Gobierno. Yo no creo que muchos ciudadanos, precisamente en ese concepto social, no porque tengan una determinada adscripción política, ni porque quieran estar en Galicia, en Astu-

rias o en Cantabria, van a querer dejar de viajar en un medio como el ferrocarril; quieren seguir viajando tranquilamente entre Asturias y Galicia, entre Asturias y Cantabria, entre Cantabria y el País Vasco, y también entre Asturias-Cantabria-País Vasco y León. Mientras eso sea así, nosotros estamos obligados a dar ese servicio, no a renunciar al mismo, y por tanto la necesidad de seguir siendo FEVE como es actualmente hoy yo, y es mi opinión, creo que debe seguir existiendo. Además insisto, como criterio de gestor es el que le he dicho, como criterio político que no gestor, le digo que me sujeto exclusivamente a lo que dice nuestra Constitución. No le puedo decir nada más.

Respecto a la intervención de don Germán López, en primer lugar darle las gracias por su propia intervención, por lo dicho en la misma, y por el reconocimiento que también han hecho otros grupos en cuanto a la mejora de los resultados generales en FEVE. Yo creo que inciden dos cosas, no solamente es una mejora en la gestión, una capacidad de gestionar mejor determinados ingresos y gastos, sino sobre todo y también hay que decirlo, que los esfuerzos inversores luego dan réditos, y los réditos se ven en la propia mejora de la compañía, en los propios resultados de la misma, y al final se ven en la memoria de FEVE, que yo creo que ustedes, señorías, habrán recibido. Lo mismo que básicamente les he explicado aquí, demuestra que esas inversiones han dado un fruto, han hecho que mejoremos sustancialmente nuestros ingresos y además permitiendo reducir los gastos, algo que es muy complejo y muy complicado. En cualquier caso debo agradecer sus intervenciones, y la suya también, señor López.

Me ha hecho cuatro preguntas y voy a responder muy rápidamente, porque creo que me he extendido demasiado en las respuestas.

Con relación a La Robla me ha preguntado lo que yo opino de esa obra. En el año 1991 se cierra un ferrocarril, y todo lo que sea cerrar una línea ferroviaria significa cerrar parte de la vertebración de este país. El ferrocarril vertebra a España porque nos permite movernos entre esas comunidades autónomas distintas y plurales, pero permite que los viajeros puedan moverse libremente allá donde quieran ir. Cerrar una línea ferroviaria creo que quiebra las esperanzas de mucha gente que vive en ese entorno, que vive en esos pueblos. Si el ferrocarril creó riqueza y creó pueblos enteros durante el siglo XIX y durante todo el siglo XX, también es cierto que la desaparición del mismo lo que hace es abandonar esas comarcas, abandonar la posibilidad de que padres de familia que viven en determinados pueblos puedan hacer que sus hijos vayan a estudiar a una escuela más próxima o a una escuela en una determinada ciudad. Partiendo de esa base nos hicimos el planteamiento de reabrir la línea de La Robla, y no como alguno podía pensar con un criterio exclusivamente turístico para el Transcantábrico, en absoluto, ni tampoco mercancías, porque en lo que eran mercancías

en una parte de la misma funcionaban nuestros trenes, lo que pasa es que la seguridad para el transporte de viajeros impedía que se pudiera circular con ellos, y por eso en el año 1991 anteriores gestores decidieron el cierre de esa línea. Nosotros nos planteamos lo contrario: vamos a invertir en ella, gracias precisamente de la mano de un convenio con la Junta de Castilla y León, para poder reabrir un ferrocarril, que además en este caso es histórico.

Debo decirle que la mejor de las satisfacciones fue ver cómo gente de Las Merindades y de los distintos pueblos que recorre esa línea salían al paso del ferrocarril a aplaudirlo, a verlo y a recuperar parte de su historia y de su esencia. Por tanto, creo que en ese concepto ya cumplimos una gran función social, pero además debo decirle algo muy importante. No fue sólo una cuestión de recuperar una línea y obtener una fotografía, sino de permitir por ejemplo que ente León y Bilbao se haya producido un transporte de viajeros que nosotros en principio no esperábamos ni creíamos que podía llegar a tanto. Es más, tuvimos que montar dobles composiciones para poder atender la demanda que se estaba produciendo; por tanto el éxito de esa reapertura fue palpable desde el primer momento. Cuando uno hace una obra de estas características lo que quiere es que funcione en un tiempo determinado. La gente tiene que acostumbrarse y adaptarse al mismo para empezar a utilizar el medio. Cuando por el contrario al día siguiente de esa reapertura nosotros nos vimos superados por la demanda que se producía, entiendo que el éxito fue absolutamente rotundo. Por tanto, desde aquí doy el mayor de mis agradecimientos a la Junta de Castilla y León porque coparticipó en la financiación de esta obra, al propio Ministerio de Fomento porque creyó en el proyecto de la reapertura y en conjunto a todas las autoridades y a todas las personas que hicieron posible la reapertura de esa línea.

Me ha preguntado después sobre el cumplimiento presupuestario del ejercicio de 2002. He hecho antes una pequeña reseña, y por tanto voy a ser muy breve. Conforme a los Presupuestos Generales del Estado para 2002 FEVE alcanzó, como he indicado antes, un excelente grado de cumplimiento. Se incrementaron los ingresos procedentes del tráfico el 13 por ciento y se desglosó de la siguiente manera: viajeros con un crecimiento por encima del 5,3 por ciento; mercancías por encima del 15,4 por ciento y productos turísticos por encima del 33,5 por ciento. Por contra, en el apartado de gastos se produjo no sólo el cumplimiento presupuestario sino que además merece la pena reseñar lo siguiente. Los aprovisionamientos se han reducido cerca del 1 por ciento, con una reducción además del 37 por ciento en gastos financieros; es decir hemos contenido los gastos e incrementando fuertemente los ingresos. Consecuencia de esa contención del gasto y el notable incremento en partidas de ingresos es la mejora del resultado final del ejercicio el 56 por ciento respec-

to a lo presupuestado, generando un ahorro absoluto al erario público de 7.155.000 euros. Creo que ya he respondido a esta pregunta.

Me ha hecho también dos preguntas más. Una respecto a las inversiones desde el año 1996. Tengo aquí un cuadro —no me cuesta nada dárselo a todos los miembros de la Comisión— que indica lo siguiente: El conjunto de la inversión ha aumentado el 200,21 por ciento en el ejercicio 2000 respecto al año 1996 y el 12 por ciento en los Presupuestos Generales del Estado para 2004 respecto a 2000. Las obras en línea han aumentado el 149,65 por ciento en el año 2000 respecto a 1996 y el 155 por ciento en el ejercicio 2004 respecto a 1996. Hay que destacar notablemente las inversiones en material móvil, con incrementos del 425,81 por ciento en las inversiones durante el año 2000 respecto a 1996, y del 51 por ciento más para el ejercicio 2004 respecto al año 2000. Antes he hecho mención precisamente a un ejemplo de modernización como son las nuevas locomotoras de la serie 1900 que están funcionando para transporte de mercancías. En general las inversiones diversas han aumentado el 268 por ciento en 2000 respecto a 1996. Tengo aquí el cuadro y después, señor presidente, le dejaré una copia del mismo para que pueda repartirlo.

Me preguntaba por la accidentabilidad, que es algo que preocupa sustancialmente a la opinión pública y por tanto también a ustedes, y evidentemente a este gestor. Por ello en mi comparecencia he hecho una pequeña referencia a la misma. El esfuerzo inversor tiene precisamente como consecuencia un notable incremento en la calidad y seguridad del transporte que ha mostrado un descenso en el número de accidentes en el año 2002 del 61,7 por ciento respecto al año 1991 y del 41,9 por ciento respecto a 1996. En el año 2003 el descenso respecto a 2002 es del 40 por ciento y del 70 por ciento respecto al año 2000, siendo la causalidad imputable al ferrocarril el 22 por ciento en 2003, frente al 47 por ciento en el año 1991. Dispongo de un cuadro año por año en el que se indica la causa del accidente, si es ajena o imputable al ferrocarril, el porcentaje de cada año, y se observa cómo se va reduciendo hasta obtener las cuotas actuales y por tanto la evolución del mismo que es la que yo le he indicado.

No sé si con esto he aclarado las dudas de SS.SS.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Company's Sanfeliú): Muchas gracias, señor presidente por su intervención y sus aportaciones.

Sin nada más que tratar, se suspende la sesión que se reanuda a las cuatro de la tarde con la comparecencia del secretario de Estado de infraestructuras.

Era la una y cuarenta y cinco minutos de la tarde.

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

— **DEL SEÑOR SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS (BLANCO RODRÍGUEZ). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO CHUNTA ARAGONISTA (número de expediente 212/001647), DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA (número de expediente 212/001683), DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/001761), DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, BNG (número de expediente 212/001728), DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) (número de expediente 212/001785), DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, BNG (número de expediente 212/001735) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, BNG. (Número de expediente 212/001737.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a reanudar la sesión número 62 de la Comisión de Infraestructuras dando la bienvenida al secretario de Estado de Infraestructuras, don Benigno Blanco, que comparece según el turno que estaba previsto en el orden del día de la Comisión.

Sin más, damos la palabra al secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Buenas tardes, señorías.

Si se me permite, muy brevemente, porque creo que lo más relevante son las cuestiones que puedan plantearme SS.SS., haré un breve resumen de las cifras básicas del presupuesto de inversiones del Ministerio de Fomento en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2004.

El presupuesto consolidado del ministerio asciende a 22.210 millones de euros, con un incremento respecto al ejercicio actual 2003 de un 14,2 por ciento y las operaciones de capital, las inversiones como solemos denominarlas habitualmente, ascienden a 14.466,3 millones de euros, lo cual supone un incremento de un 18,8 por ciento. En estas operaciones de capital están incluidas tanto las inversiones directas del Estado como las transferencias en materia de vivienda. Por grupos funcionales de actuación o programas según el tipo de obras públicas, en ferrocarriles las operaciones de capital previstas ascienden a 6.547,6 millones de euros, lo cual supone el 45,3 por ciento del presupuesto y un incremento respecto al ejercicio actual de un 26,5 por ciento. En materia de carreteras las operaciones de capital ascienden a 3.567 millones de euros, con una participación en el total del ministerio de un 24,6 por ciento y un incremento respecto al ejercicio pasado de un 20,7 por ciento. En materia de aeropuertos las operaciones de capital suponen una cuantía de 2.328,7

millones de euros, con una participación en el total del 16,1 por ciento y un incremento respecto al ejercicio vigente de un 5,2 por ciento. En puertos la cuantía es de 937,8 millones de euros con una participación en el total de un 6,5 por ciento y un incremento respecto al ejercicio vigente de un 18,4 por ciento. El resto hasta 14.466,3 millones de euros a que asciende la cifra total de las operaciones de capital, como les decía antes, se divide entre vivienda, Correos y otras políticas cuantitativamente menos relevantes del Ministerio de Fomento. Si homogeneizamos, y creo que es bueno para hacer una comparación con los presupuestos del ejercicio vigente, las cifras que resultan son las siguientes, y les explico cómo hago la homogeneización que responde a los criterios con los que presentamos los presupuestos de inversiones todos los años. A la cifra del anexo de inversiones, a la inversión directa de los Presupuestos Generales del Estado, añadimos la parte de obra concesional que se ejecuta durante el ejercicio, el ajuste del método alemán, es decir, computamos las obras contratadas por el llamado método alemán por la parte de obra realizada efectivamente cada ejercicio, para evitar puntas desiguales que impiden una comparación homogénea según el ejercicio en que se pague la obra y no en los que se realizó, y añadimos las transferencias que se hacen a los ayuntamientos como financiación para las obras de las travesías urbanas que vamos transfiriendo a los respectivos municipios. Con este criterio la inversión total homogénea respecto a este ejercicio del Ministerio de Fomento asciende a 15.915 millones de euros dividida de la siguiente manera: inversión directa 12.835,7 millones de euros; inversión concesional 2.710,9 millones de euros; ajuste por método alemán 290,5 millones de euros, y ajuste del capítulo 7 por transferencia de travesías a los ayuntamientos 77,9 millones de euros. Desde un punto de vista orgánico esta inversión se divide de la siguiente forma: el ministerio directamente es el sujeto activo de la inversión de un 35 por ciento de las cuantías que he dicho, y a las entidades públicas empresariales, sociedades mercantiles adscritas al ministerio que conforman el denominado grupo Fomento corresponde el gasto de un 64,9 por ciento.

Como último dato, que lo doy individualizado, la política de vivienda en los Presupuestos Generales del Estado para el año que viene va a suponer un gasto público del conjunto del Estado de 6.109 millones de euros, lo cual representa un incremento respecto al ejercicio vigente de un 13,87 por ciento. Estos 6.109 millones se dividen entre las ayudas directas del Ministerio de Fomento en virtud del plan de vivienda, que suponen para el año que viene 592 millones de euros, con un incremento de un 2,6 por ciento respecto al ejercicio vigente, y 5.517 millones de euros que corresponden a los beneficios fiscales previstos en los presupuestos del Estado en materia de vivienda, que suponen un incremento de un 15,22 por ciento respecto

al ejercicio actualmente en vigor. Estos son los datos básicos, sin entrar en el detalle, que supongo que me plantearán SS.SS., que conforman los grandes números del presupuesto de inversiones para el año 2004, que se contienen en el proyecto de ley actualmente en tramitación en la Cámara.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Socialista me anuncia que dividirá su tiempo entre los dos portavoces. Tiene la palabra el señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Gracias, señor secretario de Estado.

Este proceso, en el cual se analiza por parte de los distintos grupos parlamentarios el contenido de los Presupuestos Generales del Estado para 2004 en la sección 17, Ministerio de Fomento, creo que para todos los grupos parlamentarios es un procedimiento de extraordinaria importancia, en el que se trata de estudiar minuciosamente cuál va a ser el desarrollo y la aplicación de los grandes números del presupuesto de Fomento, o como les gusta decir a los representantes del ministerio, del grupo Fomento, aunque sea una entidad que no figura en ninguna terminología oficial o establecida por la LOFAGE. Como creo que nos entendemos y esos son los grandes números que ha dado el secretario de Estado, a esos me referiré.

Como el tiempo es corto, a pesar de la enorme trascendencia que tiene este proceso, le voy a entregar al presidente de la Mesa, para que me sean contestadas por escrito —no me daría tiempo a formular estas preguntas oralmente—, para que se las traslade al señor secretario de Estado, un grupo de preguntas, para que a ser posible se dé la respuesta en el periodo de tramitación que nos permita al Grupo Socialista formular las enmiendas conociendo en detalle y profundidad los Presupuestos Generales del Estado.

Refiriéndome a las grandes cifras que ha comentado el señor secretario de Estado, ya el año pasado se hablaba de una cifra en el presupuesto de 2003 de 19.450 millones de euros, en esta ocasión veintidós mil y pico —ha sido tan rápida su intervención que no me ha dado tiempo a tomar la cifra, pero en torno a los veintidós mil millones de euros—; evidentemente, esta cifra hace referencia al conjunto de gastos no solamente del Ministerio de Fomento, sino también de los entes públicos y las sociedades mercantiles, organismos autónomos, etcétera. Creo que hace referencia a todos los gastos que se hacen desde todos los organismos, es decir, no solamente inversión, sino también a gastos de personal, gastos corrientes, etcétera. Por tanto, como creo que es más significativo para analizar el presupuesto referirnos a la inversión, voy a hacer mi intervención de acuerdo con ese planteamiento.

En las políticas de carreteras, lo que es inversión nueva, el incremento respecto del año 2003 es solamente del 3,84 por ciento —me estoy refiriendo a datos que ha proporcionado el propio ministerio en

El Gobierno informa—, pero nosotros estimamos que esa cantidad es insuficiente. Lo creemos así porque estamos hablando de uno de los programas más importantes para las comunicaciones y la movilidad en nuestro país; hay actuaciones de enorme trascendencia como, por poner dos ejemplos, la autovía del Mediterráneo o la autovía de la Plata, que están muy retrasadas, por lo que entendemos que este aumento es insuficiente. También creemos que la cantidad que se dedica a conservación y mantenimiento, que pasa de 601 a 634 millones de euros —es decir, un incremento del 5,52 por ciento— es totalmente insuficiente. Tengo aquí un documento de Euxo Rap, en el que se analiza cuál es la situación de las carreteras en España. De 1.186 tramos analizados se llega a la conclusión de que el 36 por ciento está en situación mala o muy mala. Evidentemente, creemos que ese elemento —no negamos que puede ser importante cuando se anuncia aquí sistemáticamente año tras año que se ha conseguido que la inversión en ferrocarril supere a la inversión en carretera— puede ser importante, pero no se puede abandonar la inversión en carreteras, cuando tenemos una situación de conservación que no es precisamente de las más brillantes del entorno al que pertenecemos, la Unión Europea.

No me da tiempo y no me seguiré entreteniéndome en esto, pasaré muy rápidamente a la política de ferrocarril, haciendo referencia a que nos parece positivo que la Dirección General de Ferrocarriles tenga este año un incremento en su presupuesto del 10,46 por ciento. Nos parece positivo que por fin haya un incremento mayor de la Dirección General por tanto, mayor compromiso de un ente ministerial en cuanto a la responsabilidad de desarrollar el programa de ferrocarriles. El GIF se incrementa solamente un 5,4 por ciento, rompiendo la tendencia que se había seguido hasta ahora, lo que más incrementaba la inversión era el GIF, pero ahora se frena y se aumenta significativamente la de RENFE, que este año se incrementa en el 130,75 por ciento. Nos gustaría saber desde el Grupo Socialista por qué se produce esta nueva reorientación en las políticas de ferrocarril, por qué se incrementa sensiblemente la de la Dirección General de Ferrocarriles, la de RENFE, y no así la del GIF. Suponemos que esto no tendrá nada que ver con lo que ha ocurrido en la alta velocidad Madrid-Zaragoza-Lleida, porque, si no, también nos gustaría que se nos dijese si es que ya el GIF no tiene la confianza que hasta este momento había tenido del Ministerio de Fomento.

En la política de vivienda también nos gustaría que se nos aclarasen algunas cuestiones. Se ha dicho que se ha incrementado el gasto en políticas de vivienda muy considerablemente; no es así, según los datos que tenemos. En la política de vivienda el incremento ha sido bastante pequeño, en concreto el programa 431. A; considerando absolutamente todo el gasto que se hace en este programa, es decir, no solamente la inversión

sino todo, se ha incrementado en un 2,38 por ciento, algo que nos parece insuficiente. No obstante, hemos planteado esas preguntas puntuales por escrito porque hay también algunos conceptos en los que hay un claro retroceso. En concreto, en el artículo 75 hay un retroceso de varios millones de euros del año 2004 con relación al 2003, hay una disminución. Un dato global que también me gustaría resaltar es que, si hacemos la relación en lo relativo al presupuesto de lo que es el ministerio, no los entes ni las sociedades, de capítulo 6 a total de gasto se ha pasado de representar un 42,09 por ciento en el año 2003 a un 39,29 en el 2004, es decir, 2,8 puntos por debajo. Ha bajado lo que podríamos llamar estrictamente inversión respecto del gasto. Otro dato que creo que es importante resaltar es como año a año el ministerio va gastando menos y las entidades públicas empresariales y las sociedades mercantiles estatales van gastando más. Nos gustaría saber si eso va en beneficio de la gestión o no, porque mucho nos tememos que no es así, y ahora le voy a echar casi un piropo al Ministerio de Fomento. Es cierto que este Ministerio de Fomento está ejecutando en un porcentaje muy elevado el presupuesto. ¿Es así como lo ejecuta, por ejemplo, el GIF, en esos porcentajes tan elevados? En años anteriores no ha sido así, no sé si en este caso en la ejecución de 2003 lo será; en años anteriores no. Otra cuestión que me gustaría conocer es cómo ha afectado a RENFE —y hago esta pregunta porque supongo que esto es del ámbito del ministerio, no de RENFE, al ministerio y al GIF el retraso de nueve meses de la entrada en funcionamiento de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Lleida. Hago esta pregunta porque lógicamente RENFE había hecho unas previsiones presupuestarias teniendo en cuenta que iba a entrar en funcionamiento; como ahora se ha retrasado, lógicamente tiene que haber un reajuste presupuestario. También me gustaría saber quién garantiza las condiciones de seguridad para que RENFE ponga en funcionamiento el servicio de alta velocidad entre Madrid-Barcelona-Lleida. ¿Lo autoriza el Ministerio de Fomento o lo autoriza el GIF?

Veo que la premura de tiempo me deja, en un trámite tan importante como este, sin poder hacer referencia a algunas cuestiones de sumo interés. El señor presidente me está señalando permanentemente que se me agota el tiempo y en esta situación es imposible seguir con la petición de información respecto de cuestiones que consideramos esenciales para conocer a fondo el presupuesto; no obstante, yo me atengo a las indicaciones del presidente. Le pediría que, como he formulado las preguntas por escrito, por favor, se me respondiese en un plazo prudencial a todas las cuestiones que he planteado.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Contreras, no sé qué clase de indicaciones le he hecho. Yo no he tratado de hacerle ninguna indicación. Lo único que sé es que ustedes han pedido compartir el tiempo y usted ha consumido —lo sé gracias a esta máquina que nos

han instalado— un minuto y ocho segundos más de la totalidad del tiempo que tiene asignado su grupo por el acuerdo de Mesa y portavoces y por el Reglamento de la Cámara, con lo cual ha dejado usted a su compañero como deudor de esta Comisión. El señor Quintana va a tener que volver atrás con sus argumentos; no obstante, ya ha visto usted que no le he dicho nada. Además presenta usted 12 folios de preguntas que calculo que deben ser del orden de 140 preguntas por el peso que tiene, lo cual le honra porque la verdad es que es un trabajo exhaustivo que merece la pena señalarse.

Dicho esto, tiene la palabra el señor Quintana. Le ruego que concluya en cinco minutos que es lo que le hubiera correspondido a usted. **(El señor Contreras Pérez pide la palabra.)**

El señor **CONTRERAS PÉREZ:** Señor presidente, me gustaría saber por qué suscita sonrisas en el Grupo Popular que desde un grupo parlamentario se haga un trabajo serio y riguroso sobre los presupuestos.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Contreras, yo le he felicitado por su trabajo serio y riguroso, pero que se susciten sonrisas es una bendición. Ya está bien de que lo pasemos mal en estas comisiones.

Señor Quintana, tiene usted la palabra.

El señor **QUINTANA VIAR:** Vamos a intentar retroceder en el tiempo.

En primer lugar, quiero agradecerle su comparencia al señor secretario de Estado y plantearle unas consideraciones que tienen que ver fundamentalmente con Madrid. Primero, ¿cómo va el experimento de Madrid? Porque eso es lo que ustedes están haciendo con la ciudad y la región de Madrid: un experimento invasivo, sin objetivos claros y que no responde a un auténtico plan ni estrategia de transporte y movilidad. Es un ensayo carísimo que mezcla fórmulas de entrega a la iniciativa privada de obras, territorio, presupuesto y peajes discriminatorios. A la vez, desarrollan un nuevo túnel de la risa para mover a un millón de personas y un interminable y tortuoso conjunto de infraestructuras llamado Plan de accesos a Madrid, que hará posible que por cada persona transportada en la modalidad pública haya otras dos en vehículos privados. Es un ensayo que centraliza a los trenes AVE con socavones o sin ellos y se olvida de los trenes de cercanías. Se realiza la obra más infinita y desconocida del mundo, ese llamado gran Barajas. Proyectan una serie de actuaciones de espaldas a Madrid, aunque utilice Madrid, y muy especialmente de espaldas al área metropolitana. Sea, pues, mi primera pregunta una pregunta global: ¿Cuál es el modelo del Partido Popular? ¿Cuál es el modelo de gestión y de movilidad de transporte en la región y en la ciudad de Madrid? Sobre estas tres patas de infraestructura viaria (plan de accesos, ferrocarril y aeropuertos), ¿qué nos podría aclarar en las siguientes cuestiones? ¿Cuáles son las razones de los enormes retrasos en las

obras de las llamadas radiales, adjudicadas todas ellas entre finales de 1999 y principios de 2000? ¿Cuál es la razón de la falta de definición de las radiales y la M-50 con las redes metropolitanas existentes? ¿La distorsión creada por el propio Gobierno al modificar la situación de las variaciones de suelo por parte del Jurado de expropiaciones es acaso dar tiempo al selecto y eterno grupo de adjudicatarios a realizar sus compras y participaciones en juntas de compensación sobre el terreno circundante? ¿Cómo es que no se ha obligado a la priorización de la M-50 para los adjudicatarios que tenían esa obligación? ¿Por qué no contempla carriles reservados para la alta ocupación, las famosas plataformas bus-vao? ¿Por qué esa red de radiales no entronca con intercambiadores ni cuenta en zonas próximas a la red de cercanías con estacionamientos disuasorios? ¿Cómo se va a resolver la saturación de tráfico existente en la M-40 donde se conectan todas las radiales, a pesar de que me consta que ustedes están haciendo alguna ampliación en la M-40 en algunos tramos? ¿Cree usted que es la solución? ¿No será una solución para visualizar que no haya atascos en las radiales y sí se sigan produciendo en la M-40, que es una república?

¿Por qué el precio del peaje anunciado en 1999 en 10 pesetas-kilómetro —y perdone que utilice la antigua moneda— ha pasado al doble, a 20 pesetas? ¿Son objetivos los estudios técnicos de las concesiones, y me estoy refiriendo fundamentalmente al tipo de concesión, no a los adjudicatarios, es decir, la radial 4 como usted bien sabe a 65 años, la radial 5 y la radial 3 a 50 años y la radial 2 a 25? Respecto a la radial 2, ¿se va a revisar a más años la concesión, o por lo menos eso es lo que dicen los adjudicatarios? Coincidirá conmigo en que las infraestructuras no son neutrales en la generación de la demanda, sino que la estimulan en función de las nuevas posibilidades que abren. Según las empresas constructoras, aportarán 260.000 vehículos. ¿Coincide usted con esta cifra? Porque la contaminación en Madrid viene producida por los óxidos de nitrógeno junto con las partículas en suspensión, causantes de la superación de los niveles de seguridad exigidos por la normativa europea. Estos contaminantes son producidos en Madrid en un 80 por ciento por el transporte y durante el año 2003 se han rebasados los límites exigidos. Como usted bien sabe, este verano ha supuesto un récord negativo en los niveles de ozono. ¿Qué medidas se van a aportar desde su ministerio para resolver este gran problema? ¿Qué criterios tiene su ministerio respecto de las infraestructuras necesarias para el soterramiento de la red de cercanías de Madrid en las ciudades metropolitanas y su entronque con el resto de modalidades de transporte? ¿Por qué, estando ya colapsada la estación de Atocha, pretenden ahora colapsar Sol en un segundo túnel de la risa sin contemplar otras opciones? ¿Qué futuro ha diseñado para la red de cercanías? ¿Cuándo nos enteraremos con claridad de las cuentas del gran Barajas? ¿Qué criterios de compatibilidad

tiene ese ministerio con la propuesta existente de un segundo aeropuerto en Madrid?

Termino planteando tres cuestiones. ¿Cuáles son las dificultades que tiene su ministerio, y fundamentalmente la Demarcación de Carreteras, para que haya interlocución por parte de ayuntamientos que no son del color político del Partido Popular? Le pongo un ejemplo, en Fuentidueña del Tajo fue aprobada una propuesta para la famosa A-3 desde hace más de 13 años, pero aún no se ha llegado ni tan siquiera a que se pueda iniciar, cuando la Comunidad de Madrid estaba de acuerdo y así lo había planteado a la Dirección General de Carreteras. ¿Por qué un ayuntamiento como Robregordo —u otros municipios para los que la Orden de 23 de julio de 2001 el Ministerio de Fomento estableció la regulación de la entrega a los ayuntamientos de tramos urbanos en la red de carreteras del Estado— ha solicitado la recepción de la antigua carretera N-I que pasa por su término municipal, estando el problema en que el ministerio no designa un representante para firmar el convenio del ayuntamiento? No entendemos estas cuestiones, como tampoco lo que está pasando en el municipio de Collado-Villalba donde se han planteado al ministerio propuestas alternativas en tiempo y forma y donde el alcalde está solicitando una reunión con los responsables del ministerio, y a fecha de hoy tanto el municipio como los ciudadanos quieren saber qué va a hacer el ministerio y si se van a tener en cuentas esas propuestas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Quintana, por ajustarse al tiempo previsto.

A continuación tiene la palabra el señor Sedó, en nombre del Grupo de Convergència i Unió.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: En primer lugar, como es natural y lógico a más no poder, saludo al secretario de Estado, don Benigno Blanco y también a su equipo de acompañantes que trabajan para nosotros y nosotros para ellos. Ahora nosotros estamos aquí en parte para criticar el trabajo que han hecho.

No sé cómo empezar porque tengo un documento —una separata que da el ministerio— que dice que dentro de los presupuestos generales el Ministerio de Fomento invertirá en Cataluña. Tengo otro estudio hecho por nuestros servicios técnicos del grupo. Por otra parte, dispongo de los anexos de inversiones reales. Jugando con todo ello me encuentro ante una serie de pequeños o de graves problemas, y quiero que usted me ayude a aclararlos. No voy a pedirle grandes cosas. En todo caso, el plazo de presentación de enmiendas es hasta el día 31. Si entro a repasar los anexos de inversiones encuentro una serie de confusiones. En el anexo de inversiones este año aparecen los proyectos con unas iniciales: O, que debe ser obras; EI, estudio informativo; PC, proyecto constructivo. Antes sólo figuraban los proyectos y algún estudio informativo, pero a mí, como he consultado los años anteriores, al ver esto se

me producen una serie no diré de cortocircuitos, pero sí de corrientes que no van. Todavía figura como inicial el acceso a Martorell desde el Baix Llobregat. En el año 2000 ya constaba esto en los distintos anexos con unas ciertas cantidades, pero en estos momentos todavía estamos en estudio informativo.

Lo siguiente por lista es el aeropuerto de Reus; como yo soy de Reus, esta mañana ya he hablado de esto. Aquí figura aeropuerto de Reus-Tarragona, 7,6 kilómetros —nadie sabe qué proyecto es ese— y este año figura ya en obras. Esto también lleva muchos años y me gustaría saber qué tipo de obras son, porque al menos yo no las conozco. Lo mismo pasa con el estudio informativo —voy saltando algunas obras— del tramo de la autovía que está a la izquierda del río Besòs. Ese estudio informativo empezó en el año 2001 y todavía estamos encargando estudios o poniendo cantidades para encarar el estudio informativo. Si entramos en la autovía del Mediterráneo ya es un dislate lo que pasa. El tramo Tarragona-Hospitalet del Infante está en estudio informativo. ¿Qué tramo es este? ¿Desde Hospitalet a Tarragona? Oiga, que tienen varios kilómetros construidos y acabados, como la variante de Vilaseca I, la variante de Vilaseca II, la travesía. ¿Todavía están haciendo estudio informativo? Este año figuran en la autovía del Mediterráneo en el tramo Cambrils-variante de Vilaseca 9,1 kilómetros. Estos serán obra este año, pero sigue el otro tramo Mont Roig-Cambrils con 4,9 kilómetros, cuyas obras empezarán este año. Estas obras estaban declaradas de urgencia cuando era ministro el señor Arias-Salgado; ahora están en obras, menos mal. Corrijan de una vez, vean qué es lo que pasa, porque cuando hablo del tramo Tarragona-Hospitalet son 30,4 kilómetros, de los que se está haciendo un estudio informativo; pero si a esos 30 sumamos los nueve y los cuatro y pico que se van a construir, resulta que nos pasamos de Tarragona y llegamos más allá de Torredembarra. Por tanto, aquí hay alguna que otra confusión. Cosas parecidas nos encontramos con el asunto de la autovía orbital de Barcelona, con el tramo Abrera-Tarrasa. Algunas de estas obras son enmiendas de nuestro grupo que se han aprobado y que, por tanto, no aparecen en el anexo del año correspondiente, sino que salen al año siguiente, pero que todavía están por hacer. Por ejemplo, la rotonda de Roselló, en la provincia de Lérida, está aprobada y dentro de conservación de carreteras, pero será el tercer año que figura en los presupuestos y no se construye, y esto pasa con algunas otras. De las enmiendas que el año pasado conseguí que se aprobasen, ninguna está referida en el presupuesto. Usted me explicó una vez que lo que se lograba con las enmiendas aprobadas era entrar en el listado, pero que el listado juega según las necesidades. Entonces también habría que entrar en las cantidades de inversiones, porque en ese caso las sumas que se dan aquí no son correctas. Hay cosas que entran en la suma, pero después no se hacen; por lo tanto, no se invierte. Tendremos que entrar a analizar una por

una las obras realizadas para ver si verdaderamente coinciden los tantos por ciento que ustedes dan con los nuestros, aunque no. Por cierto, aquí se ha comentado que la autovía del Mediterráneo va muy atrasada. En Cataluña durante los años de anteriores gobiernos, con ministros del Grupo Socialista y Catalán, no se hizo ni un kilómetro de autovía. Estamos luchando y se construye algún kilómetro, pero ninguno de autovía, y menos en la autovía del Mediterráneo, que se nos ha dicho que está atrasada; y tanto.

En ferrocarriles ocurren cosas parecidas. Nosotros, por distintas iniciativas, casi fuimos promotores de una fiebre en la zona, una fiebre que creó la mala calidad del servicio y los distintos incidentes que sucedieron en la línea Vic-Ripoll-Puigcerdà. Nosotros, a través de actuaciones parlamentarias, incidimos en que había que actuar fuerte; se ha hecho presencia y se ha aprobado por iniciativa nuestra que hubiese un plan, el plan global de actuaciones, que fue presentado a los alcaldes y a los miembros de los consells comarcals pero curiosamente quien no ha recibido ningún ejemplar, ninguna explicación del plan global de actuaciones han sido los grupos de esta Comisión. Por tanto, señor secretario de Estado, encuentro que en estos presupuestos hay que corregir demasiadas cosas y necesitaré muchos días para ir preparando esto. No sé por qué en la autovía Lleida-frontera francesa figura autovía Lleida-frontera francesa, tramo Girona-frontera francesa. ¿Es el eje pirenaico? No lo sé. Va junto al tramo Lleida-frontera francesa-túnel de Viella. En fin, hay muchos lapsus; verdaderamente vemos que en general han bajado las inversiones en carreteras, han bajado del orden de un 20 por ciento. También han bajado las inversiones en ferrocarril, donde la baja ha sido de casi el dos por ciento. El TGV, como concepto global, compensa distintas obras que bajan directamente del GIF con otras, y aunque AENA ha tenido un incremento alto nos quedan muchas cosas por hacer. Hay muchas carreteras que todavía están en proyecto y otras, como la N-II, en la provincia de Gerona, para la que hace años que estamos solicitando con enmiendas más dinero, pero todavía estamos en estudios informativos y no hay manera de sacar adelante nada más. Lo mismo ocurre con Vilafranc-Abrera, con una enmienda nuestra del año pasado, que sí figura en el listado, pero ¿para qué? Para hacer estudios informativos. El grupo de estudiantes informativos que tenemos en la casa —yo sé que no son ellos directamente— tienen que volver en septiembre porque no pueden aprobar. No aprueban la asignatura porque no puede estarse tanto tiempo realizando los estudios informativos que se necesitan, y otros que quizá también son urgentes, si es necesario y apretando a quien sea en la línea política, ustedes los consiguen en tres o cuatro meses. Quisiera que me diese alguna explicación sobre esta forma de trabajar los presupuestos para que sepamos dónde estamos.

El señor **PRESIDENTE**: ¿El Grupo Parlamentario Mixto quiere intervenir? (**Asentimiento**.) ¿Quieren compartir su tiempo? (**Asentimiento**.)

Tiene la palabra el señor Rodríguez, en nombre del Grupo Parlamentario Mixto.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Como estamos ante el secretario de Estado de Infraestructuras, que ya empieza a convertirse en un mensajero propagandístico, en general en Galicia y en particular en el lugar donde vive este diputado, sería bueno empezar haciéndole una interpretación política de los Presupuestos Generales del Estado para Galicia, y en particular de los de Fomento, para el año 2004. La interpretación es que ustedes han elaborado unos presupuestos, en particular en el Ministerio de Fomento, teniendo en cuenta tres aspectos. Primero, el ciclo electoral en el que estamos con dos elecciones próximas; segundo, el problema del *Prestige* y toda la situación que creó en Galicia y su respuesta a través del Plan Galicia; y, tercero, reconocer que ustedes hacen una rectificación ligera de la tendencia histórica totalmente marginadora con nuestro país. Pero no deben llamarse a engaño porque esta rectificación de la tendencia histórica no indica un trato igualitario, sino un trato no sólo insuficiente y clamorosamente discriminatorio, a pesar de que lo que indique es lo mal que se trataba a Galicia en años anteriores, y cuando hablo de años anteriores no me refiero a los tres o cuatro últimos, sino en los 20 años o más de democracia. Digo esto porque si cogemos los Presupuestos Generales del Estado, y esto es bueno que lo sepa toda la Cámara ya que escucharemos hablar mucho del caso *Prestige* y del Plan Galicia, da la casualidad que del presupuesto del Estado, tanto de los presupuestos generales consolidados como de las empresas públicas, sólo nos corresponde el 4,6 por ciento del total. No está mal para un país que se dice que se trata como una comunidad estrella en un momento crítico de su situación económica y después de una gran catástrofe. Lo digo porque es fundamental tenerlo en cuenta para que se sepa de qué va la propaganda y también para que se sepa que si es la mejor situación que vivimos en 25 años de democracia, ya se puede imaginar uno cuál es la situación del resto, por lo menos de todos los tiempos anteriores.

Efectivamente, en el caso particular del Ministerio de Fomento, ustedes invierten 318 millones de euros, aumentando 108 millones en relación con el año pasado; pero si se analizan las cifras no se trata de una inversión nueva, sino de inversión que va destinada a obras comenzadas en años anteriores, que bien entran en fase de ejecución o bien recibieron escasa dotación con anterioridad. No tengo tiempo para citarles todos los ejemplos, pero sería sintomático, porque usted lo conoce, que a estas alturas nos vengán hablando de la conexión A Coruña-Alvedro que desde que estoy yo aquí estoy con esta cantinela, de la segunda circunvalación de Vigo, de la conexión del aeropuerto

con la N-634 en el acceso a Compostela, o por qué no, ya que hablamos de Ferrol que usted visita y conoce, el célebre acceso al puerto exterior, que ya es decir un puerto que no va a tener ni carretera, esto sí que es para nota y creo que no se da en ninguna parte del Estado español. Esperemos que con el ferrocarril venga otra mano dadivosa y otras circunstancias propagandísticas, y que un secretario de Estado también diga que hay que poner un dinerito por ahí para hacerlo. También el caso de la autovía del Cantábrico, que estaba planificada en las redes comunitarias desde el año 1990, que su Gobierno decidió en el año 2001, por fin, por lo menos contemplar el trazado concreto en Galicia y que segmentan ustedes en varios proyectos, sintomáticamente el más importante Ribadeo-Reinante, de 10 kilómetros, con una dotación de carácter simbólico, como simbólicas son todas las referencias a las autovías, desde la autovía Santiago-Ourense, que por supuesto ustedes no van a pagar, o la autovía Santiago Lugo.

Me gustaría detenerme, porque aquí sí es más grave, y quiero ser constructivo señor secretario de Estado, en la cuestión del ferrocarril. No es de recibo, a pesar de que ustedes aumentan 26 millones de euros, que el Eje atlántico no vaya a estar acabado ni en el año 2007, y doy otro dato para la Cámara. El convenio teóricamente se firmó en 1998. Para hacer 160 kilómetros de ferrocarril desde 1998 hasta el año 2008 es excesivo, y eso que dicen ustedes que nos tratan como comunidad estrella, esto es el privilegio para Galicia, y además poniendo una cantidad, aunque sea parcial y no la más importante, la Administración autonómica. No es de recibo que ese eje no se acabe en el año 2007. Es una necesidad imperiosa. Exactamente igual que todas las inversiones del Plan Galicia —ya voy acabando, señor presidente— que las que se plantean como nuevas, realmente las que son del Plan Galicia, porque lo otro era el Plan de Infraestructuras 2000-2007, que ya se ve cómo se trata, resulta que no hay nada presupuestado antes de 2010. Ahora sólo hay unos dineros muy escasos para estudios, pero ustedes ya reconocen que antes de 2010 no se va a ejecutar ninguna obra. Es bueno que la opinión pública lo sepa, no tendenciosamente porque así opina un diputado de la oposición, sino porque ustedes opinan así, lo demuestran en estos presupuestos y lo ponen por escrito. Por tanto, señor secretario de Estado, y acabo ya, no es de recibo la lentitud, no es de recibo la discriminación y no es de recibo tanto botafumeiro propagandístico que se compadece poco con la realidad. Un dato para usted, porque usted lo ha utilizado. Yendo a uno de sus viajes, que además yo se lo agradezco mucho por que así también conoce las cosas in situ, anunció que el viaje Ferrol— A Coruña, de 71 kilómetros, se podía hacer ya en 55 minutos. Lo estábamos esperando. Es más, lo cambiaron a base de que el señor que les habla diera la lata continuamente, pues se tardaba una hora cinco minutos. Es increíble que se pueda hacer un servicio en menos tiempo y pasen

olímpicamente; o que nos prometan un AVE para el año 2010, cuando no tenemos ferrocarril Ferrol-A Coruña. Usted, que conoce aquello podía incidir más, primero, en que se saque el mejor provecho de cómo está potencialmente la infraestructura; y, segundo, algunos servicios más que tres, uno a las seis de la mañana, otro a las tres de la tarde y otro a las ocho de la noche. No es mucho pedir y francamente indica hasta qué extremo, le vuelvo a repetir, siendo el presupuesto más elevado de todos los del Partido Popular y de toda la historia de la democracia, números cantan y es el 2,8 por ciento de las empresas públicas y el 6,7 por ciento de todo el presupuesto consolidado del Estado; por detrás de Castilla y León, por detrás de Valencia, por detrás de Cataluña, por detrás de Andalucía y por detrás de Madrid. Quiero recordar a la Cámara que Galicia tiene más habitantes que Castilla y León, con *Prestige* y todo. No digan que esto es un privilegio, digan que esto es una operación propagandística momentánea que ustedes hacen muy bien en realizarla así, pero nosotros estamos en nuestra razón para combatirla con los datos de la realidad.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Labordeta, su compañero no le ha consumido su tiempo. Dispone del 50 por ciento del tiempo que prevé el reglamento.

El señor **LABORDETA SUBÍAS**: Voy a intentar ser lo más breve posible. Señor secretario de Estado, los presupuestos del Estado de 2004, en la parte del Ministerio de Fomento han dejado en Aragón una serie de incertidumbres. Entramos a diseccionar las cuatro grandes áreas que nos interesan, que son carreteras, ferrocarril, aeropuertos y viviendas.

En primer lugar, en el ámbito de carreteras comprobamos cómo las promesas de la autovía Mudejar-Zaragoza-Teruel no se cumplirán para 2004. Entienda que a falta de información tengamos que acogernos a estos datos. Por este motivo preguntamos: con esta previsión de inversiones contemplada en los presupuestos, qué información puede ofrecernos sobre los planes de Fomento para concluir esta autovía entre Sagunto y Zaragoza que pensamos es de una necesidad urgente por el tráfico que existe entre las dos ciudades por el problema de que es la unión con todo el norte. En estas dudas, también nos gustaría conocer plazos del tiempo de la autovía Pamplona-Huesca-Lleida y que parece sigue por Gerona, y del denominado Eje pirenaico, para en su tramo aragonés dado que las partidas destinadas para 2004 vuelven a dejar muchas incertidumbres. Nos encontramos con que no hay un solo euro para el desdoblamiento de la N-232 entre Mallén y Figueruelas y tampoco existe una gran cantidad para El Burgo-Alcañiz-Mediterráneo. El desdoblamiento de la N-II, Alfarjín-Fraga, carretera que tendrá condición de autovía en todos los tramos de Madrid a Barcelona, excepto precisamente en la de Aragón.

En el segundo de los cuatro apartados de esta intervención, querría destacar el ámbito de los aeropuertos,

que una vez más observamos cómo existe una inversión mayor en el de Monflorite que en el de Zaragoza, concretamente el doble, 8 millones para Huesca y la mitad para la instalación de la capital aragonesa, sin entender muy bien cuáles son las razones de este aumento para Monflorite y de la disminución para Zaragoza.

En tercer lugar, el ámbito de la vivienda. El informe de fiscalización del cumplimiento de objetivos del Plan de la vivienda 1998-2001 y los sistemas implantados por el Ministerio de Fomento para el seguimiento de las actuaciones, fechado el 2 de octubre de 2003, elaborado por el Tribunal de Cuentas, nos ha sido entregado ayer, día 7 de octubre de 2003, a los grupos políticos con representación en el Congreso. Hay una serie de conclusiones y recomendaciones que no voy a leer, pero Chunta Aragonesista contempla una que es fundamental, y es la ampliación de la vivienda protegida en régimen de alquiler, donde se indica que sólo el 2 por ciento del total del parque de viviendas familiares es de alquiler de vivienda y que sólo en rehabilitación se han cumplido los objetivos del Ministerio de Fomento. Sabemos efectivamente, y nos lo va a decir usted, que hay competencias y responsabilidades compartidas entre ayuntamientos y comunidades autónomas, así lo indica el propio Tribunal, pero querríamos conocer si está dispuesto el ministerio a aumentar más las partidas en este ámbito presupuestario, dado el grave problema de incremento de los precios.

Finalmente, abordamos la cuestión de los ferrocarriles. Hay incertidumbre, por continuar la lógica de nuestra argumentación, en determinados asuntos. ¿Cuál va a ser el coste final de las obras del AVE Madrid-Zaragoza-Lleida? ¿Se han incluido partidas en estos presupuestos para compensar el presumible sobrecoste? Nuevamente en el ámbito de incertidumbres abiertas, le pediría información sobre los compromisos para el ferrocarril de Canfranc, al menos por la parte española, pues la parte francesa ya sabemos que es otro cantar. ¿Por qué Zaragoza y su entorno metropolitano vuelven a quedar descartados en estos Presupuestos Generales del Estado de un proyecto de transporte ferroviario público de cercanías? ¿Existe alguna previsión para próximos años, o como se nos indicó en respuesta del Ministerio de Fomento el pasado mes de junio, se descarta definitivamente? La promesa electoral de reapertura de Canminreal-Calatayud también queda olvidada. Hay otro problema muy grave que es la situación del ferrocarril convencional en Aragón, que es preocupante.

Esta mañana la prensa zaragozana daba una información curiosa, recogida por los alcaldes de Binéfar y de Monzón y que les había sido entregada por la gerencia de regionales de Cataluña con el horario de los servicios contemplados. Confirman que entre Lérida y Zaragoza va a haber una serie de trenes convencionales regionales con una serie de horarios y además aseguran que habrá dos servicios de lanzadera entre Monzón y

Lérida. Usted pasó ayer por allí e hizo una declaración —no sé si usted o Corsini, porque la redacción está un poco confusa— asegurando que en esta línea no habrá reducciones de trenes y que incluso aumentarán. Los alcaldes de Monzón, Binéfar y de toda la zona están realmente preocupados, porque pensaban en un momento determinado que se iban a quedar aislados con la llegada del AVE y que esta línea iba a desaparecer. Esto es de enorme interés y nos gustaría que usted nos lo confirmara también, ya que lo confirma una entidad catalana.

Quiero indicarle, señor Blanco, porque soy usuario de los trenes, la cantidad de retrasos que llevamos en estos últimos meses. Hasta 156 trenes llegaron con retraso de más de media hora en poco más de un mes a las estaciones de Zaragoza; el material del ferrocarril es antiguo y las inversiones de 25 millones de euros son similares a las de otros años. Hay un deterioro evidente en lo público, los viajeros lo notamos y habría que frenarlo de alguna manera. Entendemos que lo mejor sería realizar mayores inversiones de RENFE para Aragón.

Por último, señor secretario de Estado, queremos felicitarle y felicitarnos porque el AVE ya está en marcha y esperamos que muy pronto podamos viajar a esos maravillosos 300 kilómetros por hora a los que nos llevará la línea Madrid-Zaragoza-Lleida y a Barcelona en muy poco tiempo.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, si le parece oportuno, de mi tiempo consumirá posteriormente tres minutos el señor Delgado Arce, con el cual compartiré la intervención.

Señor secretario de Estado, bienvenido y buenas tardes. Tengo que significar que el Grupo Parlamentario Popular no se ha sorprendido en nada de los presupuestos que han entrado en la Cámara. Hemos analizado los presupuestos con detenimiento y responden a lo que sospechábamos. Estos presupuestos son los necesarios para el cumplimiento del PIT. Una vez más, un año más el Grupo Parlamentario Popular observa con satisfacción que los presupuestos permiten la vertebración del territorio nacional. Como la programación del Ministerio de Fomento es una programación pública en el umbral del Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007 con la ejecución al 2010, no nos ha sorprendido. Demuestran y acreditan la solidaridad que el Partido Popular está manteniendo para todos los territorios de España y eso debemos destacarlo en unos momentos que la insolidaridad está haciendo mella permanente en las actitudes territorialistas de algunos políticos, y por tanto creo que debe destacarse que manteniendo la línea inalterable de la conducta permanente del Partido Popular y que no se mueve por criterios electoralistas, el Ministerio de Fomento ha presentado nuevamente unos presupuestos solidarios. Por otra parte alcanzan

un nuevo récord de cerca de 16.000 millones de euros, lo que supone un incremento del 14,15 por ciento sobre los del 2003, tal y como usted también nos ha señalado; pero además suponen cinco años sucesivos de crecimiento por encima del 10 por ciento, lo cual da idea del esfuerzo mantenido nuevamente por el Gobierno para invertir en nuestras infraestructuras y al mismo tiempo cumplir las normas de convergencia y del déficit cero.

No se ha señalado por su parte, pero se deduce del análisis de los mismos, que las inversiones están por encima de lo previsto en el propio PIT, porque si bien se preveía que había un empleo del 1,37 por ciento del producto interior bruto, porcentaje que ya había sido superado en el año 2002 y en el 2003, en los presupuestos del 2004 se vuelve a ampliar, porque se va a dedicar el 2,01 por ciento del producto interior bruto. Me voy a detener aquí un momento, porque hay que destacar que en 1990 las inversiones en infraestructuras se financiaban con Deuda pública, una Deuda pública que en letras del tesoro suponía un coste para el Estado en intereses del 18 por ciento, y supuso el abandono de la inversión empresarial, ya que toda la inversión se financiaba con deuda. En aquella época la política de inversiones era una política cíclica que se basaba exclusivamente en la demanda, hoy no nos apoyamos en la deuda pública, sino que nos apoyamos en la financiación empresarial haciendo una política de oferta y que por su propia naturaleza es anticíclica; por tanto, hay que unir ambas cuestiones, es decir el esfuerzo económico, la implicación de tal porcentaje del producto interior bruto y el cambio absoluto de las fuentes de financiación de unos presupuestos y otros. Prueba de ello y de la eficacia de nuestros presupuestos, es que los países de Europa que pueden hacerlo por su situación presupuestaria, que no todos tienen la misma que la española, están copiando no solamente nuestro Plan de Infraestructuras, sino incluso también nuestro plan de concesiones para financiación privada. Yo no sé cómo se puede llegar a decir que los incrementos en las distintas partidas globales del presupuesto no son adecuados, porque en carreteras va a emplear el grupo Fomento 4.196 millones de euros, el 26,37 por ciento del total del presupuesto, que garantiza la continuidad de la red de gran capacidad y también la conservación.

Quisiera destacar que debemos que estar satisfechos porque la seguridad que hemos conseguido con los esfuerzos en conservación en nuestras carreteras nos han situado en el tercer lugar de Europa, por mucho que se quiera distorsionar los datos, después de Finlandia y Dinamarca. Por tanto, está funcionando la conservación y el mantenimiento de nuestras carreteras.

En cuanto al ferrocarril, el empleo de 6.607 millones de euros, que supone casi el 27 por ciento más que el año anterior, de la misma manera supone una tranquilidad en el cumplimiento del PIT, y se demuestra por tanto que el aumento de la financiación privada está siendo un éxito, lo que permite poner en disposición

nuevas infraestructuras en menos plazo y poner en valor nuestros territorios para el asentamiento de nuevas industrias y nuevos canales de distribución, ya que el aumento de movilidad es sinónimo de progreso y bienestar social.

Aquí quiero destacar —no quisiera pasarme excesivamente en el tiempo— el cumplimiento que del PIT supone la ejecución presupuestaria de este ejercicio y la previsión del año 2004, porque está adelantado claramente en cuanto a su cumplimiento anual. A mí las críticas me parecen muy bien, pero me gustaría simplemente comparar el PIT del Partido Popular con el estrepitoso fracasado del plan director del Partido Socialista de 1993-2007, simplemente, con la comparación de las vías de gran capacidad diseñadas por unos y diseñadas por otros, ellos sin plazo y nosotros con plazo al 2010, o el programa de alta velocidad previsto también sin plazo por el Partido Socialista y por el Partido Popular en el 2010, que suponía no llegar siquiera a Galicia, Asturias o Cantabria, no tener conexión con Portugal, desde luego olvidar el corredor del Mediterráneo, por poner algunos ejemplos y no extenderme más.

Señor secretario de Estado, a mí no me gustaría llegar a la perversión del debate al que estamos asistiendo en el día de hoy, perversión porque cuando el compareciente se reservaba la respuesta por escrito era por no poder disponer de los datos, pero no tener que soportar —y ocultándolos a los demás grupos parlamentarios— una batería de preguntas que parece trasladan el debate a unos lugares distintos del que tenía que hacerse, que es esta Comisión. Evidentemente, entiendo que esa batería de preguntas, con independencia de que cada uno emplee el tiempo que tenga, no están respondiendo a los criterios iniciales que debían tenerse.

Por otra parte, la campaña electoral de Madrid empieza a las cero horas del jueves día 9. Es otra perversión emplear un debate nacional para unas cuestiones que tan cercanamente, incluso en el Pleno del próximo martes, se van a poder debatir. No así partidos que tienen únicamente implantación regional, que lógica y naturalmente tienen que hacer el uso correspondiente a sus territorios. Por tanto, señor secretario de Estado, muchísimas gracias, sinceras felicidades del Grupo Parlamentario Popular por los presupuestos y lamento que no nos hayan sorprendido en absoluto.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Delgado tiene la palabra por el tiempo que su compañero le ha cedido.

El señor **DELGADO ARCE**: En este debate, con motivo de la comparecencia del secretario de Estado de Fomento, no podía faltar una referencia desde el Grupo Parlamentario Popular al tratamiento presupuestario del Ministerio de Fomento con relación a mi comunidad autónoma, Galicia. Es evidente que de los 1.045,36 millones de euros de inversión real en Galicia para el ejercicio 2004 el 59,23 por ciento de la inversión de Fomento se materializa en Galicia. Esto, desde nuestro

punto de vista, es un cambio cuantitativo y cualitativo fundamental que va a incidir en la convergencia real de la economía gallega con la española y la europea. Todas las partidas del grupo Fomento se incrementan sustancialmente. El Ministerio de Fomento, en el 51,43 por ciento, el GIF en el 1.129 por ciento, Puertos en el 36 por ciento, por citar algunos. Es un incremento muy notable que responde, y no sólo, al compromiso contraído después de los acontecimientos del *Prestige*, sino a los planificados e integrados en el Plan de Infraestructuras terrestres.

Es cierto, y yo quiero reconocerlo en esta Cámara, que todos los compromisos derivados del accidente del *Prestige* en materia de infraestructuras se están cumpliendo escrupulosamente. Quiero citar el gran impulso que se da en estos presupuestos a la autovía del Cantábrico, con nuevos tramos licitados, por 42 millones de euros; el acelerón importantísimo a las autovías Santiago-Lugo y Ourense-Lugo; la definición por primera vez, con estudios informativos y con presupuesto, para las comunicaciones nuevas de Pontevedra-A Cañiza o la autovía Monforte de Lemos-Chantada, y por supuesto el gran impulso que se da al eje ferroviario de alta velocidad, todo lo que significa el impulso a las actuaciones de la línea de comunicación con la Meseta y por supuesto a la definición de los nuevos corredores, en concreto el corredor del Cantábrico Ferrol-País Vasco, que tiene ya por primera vez una consignación presupuestaria, así como el corredor subcantábrico, que sería una penetración por ferrocarril desde Ponferrada hacia Monforte, atravesando la comarca de Valdeorras. Por tanto, el esfuerzo inversor no es propaganda. Hoy, si hay un debate parlamentario en esta Cámara que no es propagandístico es el de presupuestos, porque lo circunscribimos a datos. Se dirá que son suficientes o insuficientes, pero jamás propagandísticos porque los números van a estar en una ley y esa ley no puede mentir.

Para terminar dos reflexiones nada más, señor presidente. Dentro del programa de carreteras, señor secretario de Estado, me gustaría que me respondiera si es viable dar un mayor impulso a un proyecto de comunicación, ya definido en el Plan de Infraestructuras terrestres, que es la comunicación de 10 kilómetros por autovía desde Verín hasta la frontera portuguesa, porque va a terminar de articular la comunicación de todo lo que es ese gran eje de la autovía de las Rías Baixas con el país hermano y que resulta fundamental para el desarrollo de esta zona. Tiene una exigua consignación presupuestaria para el proyecto, ya lo era el año pasado y me gustaría saber si es posible acelerar esta importante vía de comunicación.

Termino, señor presidente, sólo con una referencia. Para nosotros, los gallegos, estos presupuestos son muy importantes. Consideramos que son unos presupuestos de confianza, que avalan una garantía de futuro y de cumplimiento de los grandes objetivos en los plazos

previstos, pero no miramos nuestra situación comparándonos con lo que reciben las comunidades del resto de España. Para nosotros, el que reciba una importante dotación presupuestaria Castilla y León o Valencia no nos importa, sino que incluso nos alegra. ¿Cómo no vamos a sentirnos satisfechos de que la comunidad autónoma de Castilla y León reciba una importante dotación para inversiones en infraestructuras si la comunicación más importante que se va a producir entre Madrid, y por tanto la Meseta y Galicia, implica una monumental inversión en una provincia de Castilla y León que va a acortar el viaje de todos los gallegos a Madrid en no menos de una hora? ¿Cómo podemos sentirnos molestos por esta inversión? Todo lo contrario, la consideramos importante, entendemos España como un gran país formado por un conjunto importantísimo de comunidades autónomas, evidentemente, la nuestra es la que más sentimos y queremos, pero el desarrollo integral de España y de Europa es lo que preocupa al Grupo Parlamentario Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar la comparecencia, el señor secretario de Estado de Infraestructuras tiene la palabra .

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Como siempre en una comparecencia de presupuestos, debo empezar pidiendo disculpas porque seguro que no voy a ser capaz de contestar con carácter exhaustivo a todas y cada una de las cuestiones que me han planteado SS.SS. Lo intentaré y como siempre queda el trámite de la contestación por escrito para las lagunas que este secretario de Estado pueda tener.

En todo caso, y tomando pie de una de las últimas observaciones que ha hecho el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Ayala, sí quisiera plantear una cuestión metodológica. No voy a interpretar el Reglamento de la Cámara alegando mi vieja condición de abogado porque no es mi función, pero sí quisiera decir que si se admite que tengamos que contestar en este trámite el elenco tan extenso de preguntas que se nos entregan por escrito y que no se han formulado aquí, por lo menos se nos dé un plazo mayor que el que está previsto en el Reglamento de 48 horas para contestar. Se supone que es obligatorio sólo las que se han planteado y yo no he sabido contestar, mientras que otras son preguntas completamente nuevas, que son como preguntas por escrito y por su número me temo que por mucho que corramos en 48 horas va a resultar imposible contestarlas.

Dicho eso, con el mismo orden sistemático de las intervenciones de los señores portavoces paso a intentar hacer observaciones sobre sus comentarios o contestar a sus preguntas. Empezó el señor Contreras hablando de que le parecía insuficiente la inversión en carreteras. Los términos como insuficiente son siempre relativos por definición; o se refieren a una mera

apreciación subjetiva, en cuyo caso es difícilmente discutible, o se refieren a una constatación política, en cuyo caso se puede contrastar. Como el término insuficiente sólo se puede predicar de una comparación, yo le quiero decir que en este año vamos a invertir en carreteras, como les dije antes, 3.567 millones de euros, si nos atenemos a la inversión que consta sin más en los Presupuestos Generales del Estado. Quiero decir que en el último presupuesto elaborado por un Gobierno socialista, para el año 1996 se preveía una inversión en carreteras de 2.349 millones, un crecimiento tan sustancial puede seguir calificándose de insuficiente, pero en ese caso ¿cómo habría de calificarse lo que se invertía en materia de carreteras cuando gobernaba el Partido Socialista.

A continuación, el señor Contreras hace referencia a un documento de Euro Rap sobre los datos de siniestralidad de las carreteras en España. Una vez más creo que para poder hacer unos juicios objetivos hay que hacer comparaciones, y los datos comparados dicen lo siguiente, para que SS.SS. puedan convertir los juicios subjetivos en juicios objetivos, en base al contraste. La peligrosidad en la red de carreteras del Estado ha disminuido, en los últimos 10 años, el 49,5 por ciento. En esta materia de accidentes siempre se puede pretender y se debe pretender, como es obvio, la seguridad absoluta y la siniestralidad cero como objetivo a perseguir, al que no hay que renunciar nunca, pero también es bueno comprobar si estamos mejorando o empeorando. En 10 años hemos disminuido la siniestralidad el 49,5 por ciento, y en términos comparados con la Unión Europea sólo nos mejoran Finlandia y Dinamarca, creo que el diputado, señor Ayala, lo ha recordado. Somos el tercer país; me gustaría que fuésemos el primero y trabajaremos por ello, pero también creo que es bueno, al hacer una valoración general, tener en cuenta estos datos.

El índice de peligrosidad medio en la red de carreteras del Estado ha pasado de 31,5, en el 1991, a 15,9, en el año 2002, y el de mortalidad se ha reducido de 4,3 a 1,6 en el mismo período de tiempo. Por tanto, el riesgo estadístico de accidentalidad en la red del Estado ha disminuido prácticamente a la mitad y el de mortalidad a la tercera parte. Reitero que en esta materia siempre hay que tener unos objetivos ambiciosísimos y no renunciar a nada, pero creo sinceramente que con los datos internos en la mano, por reducción de los índices de siniestralidad y mortalidad y comparativos con el resto de los países de la Unión Europea, estamos mejorando mucho.

Me plantea que el GIF sólo sube el 5,6 por ciento, mientras que RENFE sube más, y me pregunta si eso tiene algo que ver con la confianza en el GIF. Obviamente, no. El GIF mantiene sus programas inversores, pero el Ministerio de Fomento, como ya tuve ocasión de explicarles hace un año en esta misma Comisión, está siguiendo una política de optimizar las inversiones

ferroviarias, repartiendo éstas entre los distintos agentes inversores que en materia de ferrocarriles engloba ese grupo Fomento, que efectivamente no figura con tal denominación en la LOFAGE, lo que nos permite englobar en el grupo un montón de entidades cuya enumeración, caso por caso, alargaría muchísimo esta comparecencia.

¿Y eso a qué lleva? A que se estén haciendo inversiones en la red de alta velocidad, tanto por la Dirección General de Ferrocarriles como por RENFE y como por el propio GIF, sin que tenga el monopolio, como lo tuvo en su momento —perdón por la palabra monopolio— el GIF. ¿Y eso por qué? Porque hemos ampliado muchísimo el programa inversor en materia de alta velocidad, y por tanto es conveniente que todos los agentes inversores del grupo Fomento se impliquen en estas inversiones. Ello se hace bajo dos parámetros que quiero transmitir a SS.SS. El primero es la homogeneidad técnica de los proyectos de inversión ferroviaria, sea alta velocidad o convencional, realícelos quien los realice de los múltiples agentes inversores del grupo Fomento en la materia: la propia Dirección General de Ferrocarriles, FEVE, RENFE o GIF. Esa homogeneidad técnica, la misma calidad del producto que se construye, la garantiza la Dirección General de Ferrocarriles que es la que aprueba todos los proyectos, licite quien licite después las obras. Por tanto, hay un centro que garantiza que técnicamente haga un tramo o una línea el GIF, hágala RENFE o hágala la propia Dirección General de Ferrocarriles, estamos hablando de la misma calidad técnica, de los mismos requisitos de exigencia para esas obras. La segunda es, y creo que podrá ser compartida por SS.SS., la de optimizar en el tiempo todos los recursos financieros con que cuenta el grupo Fomento para hacer inversiones en cualquiera de los campos en estos programas en materia de obras públicas y específicamente en el ferrocarril.

Hay una parte de la inversión que la puede soportar la Dirección General de Ferrocarriles y hay una parte que la pueden soportar, sólo y exclusivamente entes inversores como RENFE o el GIF, porque permite optimizar los fondos europeos de que gozamos en este momento. De no atribuir inversiones a través de estas entidades en determinados territorios de España, según sean o no regiones Objetivo 1, estaríamos perdiendo fondos europeos, y esta diversificación de los agentes inversores, específicamente en el programa ferroviario, está permitiendo que España sea en este momento un país modélico, dentro de la Unión Europea, en consumo de fondos europeos, no sólo modélico sino el número uno; hasta el punto de que varios países de próxima incorporación a la Unión Europea nos han elegido formalmente en los programas que financia la propia Unión Europea, como sus hermanos —traducido del inglés— para la gestión de los fondos europeos. Recientemente Polonia y la semana pasada Rumania nos han elegido ante la Unión Europea, como saben, para dirigir el asesoramiento en

esos dos países, respecto a cómo pueden ellos prepararse para consumir los fondos europeos, porque nos consideran modélicos, y si lo somos, en parte es por esta diversificación, reitero, de las inversiones entre los distintos agentes para optimizar, año a año, el consumo de los fondos europeos. Nada tiene que ver, en consecuencia, con confianza o no confianza en unas u otras entidades, puesto que todas las entidades del grupo Fomento gozan del 100 por cien de la confianza del Ministerio, como no podía ser de otra manera.

También me dice que la vivienda sube poco, a su juicio. Antes he dado los datos del gasto público en vivienda y me parece que una subida, entre beneficios fiscales y ayudas directas, del 15,22 por ciento, aunque puede ser mayor, no puede considerarse pequeña, ni mucho menos. Por otra parte, sabe S.S. que el actual Plan de vivienda, que tiene su plazo de vigencia hasta 2005, está cumpliendo perfectamente, incluso superando, los objetivos pactados con las comunidades autónomas. Las cuantías económicas presupuestadas para las transferencias se corresponden con el Plan de vivienda ya aprobado y con los convenios suscritos con todas y cada una de las comunidades autónomas. Por tanto, no es poco ni es mucho, es lo que hay que gastar para cumplir esos compromisos del Plan de vivienda.

Ha hecho una referencia a que baja el artículo 75, y sinceramente no sé a qué se refiere. Si me lo explica, en otro momento intentaría contestárselo. Como entendí que iba en el contexto del Plan de vivienda, le señalaré que no baja el artículo 75 salvo en un aspecto y en un tema que ya les expliqué aquí porque empezó el cambio hace un año, cuando expuse los presupuestos del año 2003, y es que por una decisión de la Intervención General del Estado, que me parece lógica y justa, una parte de las inversiones que realizaba directamente el Ministerio de Fomento en los territorios de las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla ya no se puede hacer por el capítulo 6, sino que se convierten en transferencias del capítulo 7. Por eso entiendo que el artículo 75 no baja, pero, reitero, si algo se me escapa S.S. me lo dirá e intentaré aclarárselo.

Me pregunta por la relación entre la inversión del capítulo 6 y la que se realiza a través de las entidades públicas empresariales. La respuesta creo que se la he dado antes al hablar del ferrocarril, y ahora puedo extrapolársela al conjunto de los programas inversores del Ministerio. La participación del capítulo 6, en la inversión directa del Ministerio de Fomento, para entendernos, a través de las direcciones generales, ocupa un porcentaje pequeño del conjunto de la inversión del grupo Fomento, y en mi intervención inicial le dije los porcentajes: Ministerio de Fomento, 35 por ciento y entidades públicas empresariales, sociedades anónimas, el 64,9 por ciento. ¿Por qué? Porque tenemos que optimizar, como decía antes respecto al ferrocarril, el gasto conjunto que es posible hacer para dotar en el menor plazo de tiempo posible a España de

todas las infraestructuras que forman parte del diseño del Plan de Infraestructuras del Transporte 2000/2007. Si no hubiese esta diversificación de agentes inversores, lo que permite una optimización del consumo de los recursos tanto procedentes de los presupuestos del Estado como de los fondos europeos, lo único que lograríamos en detrimento de los intereses de los españoles es no consumir, y en consecuencia perder fondos europeos y retrasar el proceso de dotación y creación de infraestructuras, sea en el campo de las carreteras, como de los ferrocarriles, como de los puertos y aeropuertos, y creo que nadie, por muy en la oposición al Gobierno que esté, puede defender ese objetivo de perder fondos europeos y retrasar la ejecución de infraestructuras.

También me pregunta específicamente cómo ha afectado al Ministerio, a GIF y a RENFE el retraso del AVE a Lleida. El AVE Madrid-Zaragoza-Lleida, como bien sabe S.S., ha tenido un retraso de nueve meses imputable al incumplimiento por parte de una empresa de su compromiso contractual de entregar a finales del año 2002 los sistemas de señalización, con la fiabilidad operativa exigida por el GIF, y esto tiene la trascendencia de que los ciudadanos españoles se han visto privados durante nueve meses de los beneficios que supone la puesta en marcha de esta nueva línea de alta velocidad, pero eso, aparte de este perjuicio para el interés general de los ciudadanos, asociado a la puesta en marcha de la línea, no supone perjuicio alguno específico para ninguna entidad empresarial. No ha habido como es lógico un sobrecoste derivado de ese retraso; para RENFE no se han producido en los ingresos ni en los gastos asociados a la puesta en explotación de la línea durante estos meses, y para el GIF lo mismo.

¿Quién garantiza la seguridad en la línea de alta velocidad? Me lo plantea, aunque no creo que sea una pregunta presupuestaria. La seguridad de la línea la garantiza el ministerio al aprobar su puesta en servicio, el GIF y RENFE cuando nos han notificado que según sus técnicos y expertos está en condiciones óptimas de seguridad de ponerse en explotación, y a la postre el conjunto, los centenares, los miles de técnicos geólogos, geofísicos, ingenieros de minas, ingenieros de caminos que han intervenido en la fase de estudios previos, de proyecto de construcción y de mantenimiento, que es lo que hacemos ahora, en el diseño, en el soporte fáctico de las soluciones constructivas y en la construcción de estas soluciones constructivas adecuadas a las características de cada tramo de la línea. La profesionalidad, la ética, el buen hacer, la supervisión del ministerio y las labores del mantenimiento que realizamos son las que nos garantizan esa seguridad de la línea que ratificamos desde el Ministerio de Fomento, al autorizar su puesta en explotación comercial para el próximo sábado 11 de octubre.

En cuanto a la intervención del señor Quintana me resulta difícil contestarle, porque ha habido pocas pre-

guntas presupuestarias y más una primera aproximación —coincido con la observación del señor Ayala— al comienzo de la campaña electoral en Madrid, lo que también supongo que es legítimo por parte de S.S. En todo caso, respecto al eventual retraso al que hace referencia en las radiales de Madrid, le diría que el mayor retraso es no hacerlas, que es lo que parece que defiende su grupo al oponerse a las concesiones. Para usted puede ser una buena cosa que los madrileños no disfruten de esta red en paralelo de nuevas autopistas de peaje, que van a permitir descongestionar el tráfico de forma muy importante en Madrid y toda su área metropolitana, pero para nosotros es muy importante que es retraso para la eternidad de no hacerlas no se consume y podamos contar desde hace ya unos días con la R-2 y en un plazo de un año con el resto de estas autopistas. Me permito recordar, porque creo que S.S. lo valorará incluso positivamente, que con cargo a estas autopistas de peaje se está construyendo sin coste presupuestario y libre de peaje toda una M-50 que va a rodear Madrid y que sin cobrar peaje va a ayudar mucho a todos los conductores del área metropolitana de Madrid a ahorrarse tiempos de viaje y facilitar la seguridad en la conducción. Por otra parte, no hay, a pesar de la referencia que ha hecho S.S., ninguna indefinición en las relaciones entre las nuevas autopistas de peaje y las redes autonómicas o municipales de carreteras. Lo que pasa es que cada red cumple su función. Una autopista de peaje o la M 50 como autovía que rodea Madrid, de titularidad del Estado no está hecha para conectar los terrenos de las distintas urbanizaciones o zonas a urbanizar por las que pasa, sino para servir como red de interés general del Estado a la que deben conectar las carreteras autonómicas, a las cuales deben conectar, en una lógica en cascada, las carreteras locales y los caminos de acceso, si podemos decirlo así. Esta es la lógica de una nueva red que va distribuyendo los tráficos de largo, de medio o de corto recorrido con racionalidad, sin convertir todas las carreteras en calles locales. En cuanto a la saturación de la M-40, para eso hemos hecho libre de peaje y gratuita, con cargo a las concesiones radiales, la M-50, que, creo que S.S. coincidirá conmigo, en algo va a servir para superar esa saturación de la M-40. En cuanto a las condiciones concesionales, plazos, importes de los peajes, etcétera, son aprobadas en el contrato concesional que se aprueba por real decreto que aprueba el Consejo de Ministros, que se publica en el Boletín Oficial del Estado, por tanto son públicas y sólo se pueden modificar a través de otro real decreto aprobado por el Consejo de Ministros y también publicado en el Boletín Oficial del Estado.

Me pregunto si vamos a soterrar cercanías. El Ministerio de Fomento no hace operaciones de soterramiento porque son operaciones urbanísticas de mejora de ciudades y eso no es competencia del Ministerio de Fomento. Nuestra obligación es tener

una buena red ferroviaria y es donde invertimos nuestro dinero. Cuando hemos participado en operaciones de mejora o supresión de las barreras ferroviarias en una u otra ciudad ha sido sobre la base de acuerdos con comunidades autónomas y ayuntamientos en virtud de los cuales el Ministerio de Fomento financia sólo la inversión ferroviaria y son ayuntamientos y comunidades autónomas los que pagan el sobrecoste asociado desde el punto de vista urbanístico a la supresión de esa barrera. Por tanto no es nuestra función ni nuestra competencia.

Me pregunta por las cuentas del gran Barajas. No sé a qué se refiere, son públicas, están auditadas todos los años, las revisan el Tribunal de Cuentas y la Intervención General del Estado; si tiene alguna duda, puede pedir información a cualquiera de estos organismos.

Por último me plantea —y reitero que siguen siendo cuestiones que nada tienen que ver con los presupuestos del año que viene, pero creo que la cortesía me obliga a contestarle— cuál es el modelo de relaciones de los ayuntamientos de Madrid y la demarcación de Carreteras. Pues el modelo de relaciones de los ayuntamientos de Madrid y de cualquier punto de España con la demarcación de Carreteras o con cualquier otro órgano de la Administración General del Estado está diseñado en las leyes de procedimiento administrativo, con las que intentemos ser estrictamente escrupulosos.

Paso a la intervención del señor Sedó, que no nos ha abandonado, sino que yo no le veía. Ha hecho una referencia a que este año, con unas siglas más o menos convencionales, PC para proyecto constructivo, EI para estudio informativo, o para obras, hemos intentado aclarar en el anexo de inversiones de la Dirección General de Carreteras cuál es la fase en la que se supone va a estar el año que viene cada uno de los conceptos que se asocian a una determinada consignación presupuestaria, y esto lo hemos hecho junto con otra modificación estructural a la que me voy a referir ahora para facilitar precisamente el seguimiento y la comprensión de los presupuestos y en su caso la crítica por parte de SS.SS. La otra modificación conceptual que hemos introducido —y espero que, aunque nadie lo haya dicho, SS.SS. me lo agradezcan, yo también lo agradezco a la Dirección General de Carreteras— es que hemos ordenado, después de muchos años, por corredores de autovía los distintos conceptos presupuestarios, que antes aparecían deslavazados según se habían ido introduciendo. Ahora uno coge una autovía y aparece desglosada en sus distintos tramos. No sé si habrá algún error —como toda aplicación informática quizá el primer año en que se introduce puede tener algún error—, pero creo que ha sido un esfuerzo que todos podemos y debemos agradecer de clarificar y facilitar la lectura y el seguimiento de esos a veces prolijos y complejos anexos de inversiones con los que dotamos a la Ley de Presupuestos Generales.

¿Por qué estudios informativos —ha citado S.S. el acceso a Martorell, se ha referido a los proyectos de la autovía orbital o a los distintos tramos y fases en que están de la autovía del Mediterráneo— pueden aparecer más de un año —2000, 2001 y 2002— como tales? No es, como ha dicho S.S., para encargar un nuevo estudio informativo; es para pagar la anualidad correspondiente de ese estudio informativo. Un estudio informativo normalmente dura más de un año. El primer año en que se contrata, con los meses que lleva la contratación, de gasto o de trabajo efectivo a pagar suele salir poco; al año siguiente sale más; cuando se pasa a las fases de información pública no se paga nada porque no hace nada la empresa contratada mientras está en información pública; cuando tiene que estudiar todas las alegaciones recibidas, sobre todo si son muchas y complejas, tienen trabajo más intenso, y después de la información pública, cuando ese mismo estudio informativo pasa a Medio Ambiente, a nosotros no nos genera ningún gasto, a no ser que Medio Ambiente pida estudios complementarios, por tanto sigue esa partida en el presupuesto, porque no vamos a anular ese contrato pero no genera obligaciones de pago. Cuando se produce la declaración de impacto ambiental hay que cerrar el estudio informativo incorporando al mismo las determinaciones de la declaración y se genera de nuevo trabajo y gasto, y eso hace que el mismo estudio informativo progrese en los anexos de inversiones varios años hasta que se culmina, que es su objetivo. Por tanto lo que ha manifestado como crítica S.S. a mí me parece sin más el reflejo de la realidad administrativa de las cosas, que es la que permite realizar obras.

En cuanto a otro aspecto de sus comentarios críticos, de por qué pueden estar determinadas obras que llevan años en estudios informativos todavía en fase de proyectos —y ha citado al respecto los proyectos de la autovía orbital que hemos empezado a licitar este año—, como sabrá S.S. incluso mejor que yo, porque a veces las discrepancias en el territorio sobre lo que hay que hacer paralizan las cosas. Eso pasó, como quizá sepa S.S., con la autovía orbital. Efectivamente, una autovía no se puede aprobar hasta mitad del campo, hay que saber dónde va a acabar para poder empezar a hacerla, y esto es lo que pasaba cuando, como usted recordará muy bien —porque yo ni siquiera era secretario de Estado de Fomento y lo he visto a posteriori—, se plantearon todas las quejas, discusiones e impugnaciones del trazado desde el punto de vista ambiental y por ayuntamientos, que llevó a la paralización de un viejo estudio informativo que ahora hemos resuelto con un buen acuerdo, como solemos hacer con las comunidades autónomas y los ayuntamientos que son razonables, sobre el trazado, y ese acuerdo para cerrar el trazado final y no tener la autovía acabada en medio del campo es lo que nos ha permitido encargar el estudio informativo del tramo final, que era el que estaba

en discusión, y encargar los proyectos de los tramos iniciales, que son los que ya no se discuten. En cuanto a la obra del acceso al aeropuerto de Reus, S.S. seguro que la conoce, es una obra de conservación y mejora de capacidad de la carretera actual con rectificación de parte del trazado, que yo he tenido ocasión de visitar no hace mucho, un día que fui allí y que usted no pudo ir, según me dijo, porque tenía un compromiso de partido.

En cuanto a la autovía del Mediterráneo, en todos los tramos de la misma —no sé si puede haber algún error informático, no lo voy a discutir porque no me sé de memoria en este momento lo que hemos puesto en el anexo de inversiones—, creo que hay una continuidad de la misma que está bastante clara. Yo la tengo delante, no voy a entrar aquí a hacer un contraste de informaciones y por lo menos con la información que yo tengo, resulta sistemática en la continuidad territorial y resulta coherente con el estado de cada uno de los expedientes, tanto en cuanto a los que tienen que estar en el presupuesto del año que viene como estudio informativo o como proyecto o en condiciones de obras. En cuanto a las obras que ha citado, que se han acabado este año, sabe S.S. que he tenido el honor de ser yo el que las haya inaugurado. Por tanto me consta perfectamente que esas obras se han acabado.

Las enmiendas del año pasado que se introdujeron a propuesta del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) están todas ellas en marcha en una fase u otra, si no me falla la memoria en este momento, excepto una, que es la correspondiente a los caminos de acceso a la variante de Almacelles, que no se ha podido seguir adelante por discrepancias del ayuntamiento con el proyecto que tenemos redactado. Todas las demás enmiendas introducidas por SS.SS., en una fase o en otra, reitero, salvo que me falle la memoria en este momento, están en marcha.

Pasando a ferrocarriles, que es el siguiente capítulo al que se ha referido el señor Sedó, ha hecho una referencia específica al llamado plan de la línea Puigcerdà y a sus consignaciones presupuestarias. El plan sí ha sido expuesto a la Cámara porque el ministro de Fomento ha respondido varias preguntas, tanto en el Congreso como en el Senado. A la Cámara se informa cuando se hacen preguntas, así lo dice el Reglamento, o cuando se nos pide la comparecencia, no creo que haya otro mecanismo, salvo que a mí se me escape también. En todo caso, puedo decirle, y seguro que S.S. lo sabe, que en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2004 hay una consignación de 23,52 millones de euros para este plan, que supera las previsiones del mismo plan que fue presentado muy recientemente. Esta cuantía se diversifica entre los 18.368.630 euros para la línea Barcelona-Puigcerdà, los 2.157.000 para Vic y las actuaciones de Renfe en el plan global, que son otros tres millones de euros. Por tanto, se está cumpliendo

en los presupuestos del año 2004 con todo detalle el compromiso del ministro de Fomento de actuar en esta línea ferroviaria.

Comenta la evolución que tienen en unos casos al alza y en otros a la baja los distintos programas inversores del Ministerio de Fomento. Sube obviamente AENA porque están en marcha prácticamente todas, como sabe S.S., las obras de ampliación del aeropuerto de Barcelona, aparte de las que están en los otros aeropuertos sitios en Cataluña, pero por su cuantía me permito destacar las del aeropuerto de Barcelona. Baja el GIF porque se han acabado las obras de línea de alta velocidad en tramos muy importantes, como todos sabemos, en territorio catalán, y que se van a poner en servicio, y eso es normal; cuando una entidad acaba una obra la inversión baja; cuando inicia otra vuelve a subir. Ese es el ritmo normal de las cosas. No vamos a mantener consignaciones ficticias acabadas las obras sólo para aparentar un volumen inversor que no se corresponde con la realidad de lo que razonablemente se va a hacer.

Me dice por fin que agradecería una explicación de los presupuestos para poder entenderlos. Creo que esta petición era puramente retórica, una forma fina de criticar probablemente el carácter oscuro, para S.S., de algunas partidas. No puedo darle ninguna lección de presupuestos, sabe usted mucho más que yo, pero sí me ofrezco por supuesto con toda transparencia a si hay alguna información que es incorrecta o alguna aplicación informática que no esté bien reflejada, mirar por qué ha sido así, intentar rectificar y, en su caso, aportarle a S.S. la información complementaria que quiera solicitarnos.

Con esto, señor presidente, paso a la intervención del señor Rodríguez, del Grupo Mixto. No voy a hacer alusión a la referencia que ha hecho a mis viajes de propagandista por Galicia. Viajo mucho por toda España, creo que forma parte de mis obligaciones, pero siempre lo hago vinculado a obras en marcha o a negociaciones con alcaldes, ayuntamientos para obras en marcha. Nunca viajo para hacer propaganda, salvo que —como ha citado el señor Delgado en su última intervención— se confunda la realización de las obras con propaganda. Es verdad que realizar obras tiene un efecto positivo en la opinión pública, pero nosotros por lo menos no vamos a dejar de hacerlas para que no se nos califique de propagandistas. Preferimos asumir esa acusación a fuer de hacer todas las obras que España y Galicia en concreto necesitan para modernizar su red de infraestructuras.

Por hacer referencia a las obras concretas a las que S.S. ha aludido en su intervención, el puerto exterior no lo va a ser sin carretera. Bien es verdad que el puerto exterior está en marcha y que la carretera, sobre todo por las llamémosle complejidades de la tramitación ambiental que nos ha impuesto la Unión Europea y que seguro que S.S. conoce igual que yo,

que ha obligado a hacer unas informaciones complementarias de los proyectos conjuntos del puerto y de la carretera, cosa que nunca había sucedido, que yo sepa, por lo menos en el Reino de España respecto a la Unión Europea, ha tenido un retraso, pero, como he tenido ocasión de decir en Ferrol en mi última visita, a la que ha hecho usted referencia, estamos en condiciones, con la planificación actual, de trabajar con el objetivo cumplible de que la ampliación del puerto exterior y la carretera de acceso al mismo entren en funcionamiento al mismo tiempo.

En cuanto a la autovía del Cantábrico no he entendido muy bien el tono crítico que ha podido utilizar S.S. al referirse a ella. Que estemos ya con nueve proyectos, si no me equivoco —y el señor Delgado me lo ratifica con un gesto de cabeza—, licitados ya y que tengamos previsto iniciar las obras el año que viene de parte de ellos creo que es la constatación de que una infraestructura tan largamente ansiada y reclamada en Galicia por fin se pone en marcha. Si eso es negativo o susceptible de crítica, claramente tenemos una visión muy distinta de lo que es positivo para Galicia. Para mí positivo para Galicia es que esas infraestructuras, necesitadas y reclamadas, por fin se pongan en marcha, como está sucediendo ahora.

Quisiera recordarle —y no voy a ser exhaustivo para no cansar demasiado a SS.SS.— que, como ha dicho el señor Delgado en su intervención también, los Presupuestos Generales del Estado para el año 2004 contemplan todos y cada uno, con carácter exhaustivo y sin excepción alguno, los proyectos del Plan Galicia para ponerlos en marcha, entre otras cosas porque todos y cada uno de los proyectos del Plan Galicia están ya en el Boletín Oficial del Estado. No son palabras, no son discursos políticos, no son presentaciones en *power point*, sino que tras esa presentación, en el breve tiempo transcurrido, están en el Boletín Oficial del Estado todos y cada uno en la fase en que pueden estar. Su señoría sabe como yo que para hacer obras necesitamos proyectos, para hacer proyectos declaraciones de impacto ambiental y para hacer declaraciones de impacto ambiental estudios informativos, que no hay otra manera de hacer las cosas. Todos y cada uno de los proyectos, de los compromisos del Plan Galicia están ya en el Boletín Oficial del Estado y cuentan con la pertinente consignación presupuestaria en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para el año 2004. Podría hacerle el repaso uno a uno porque los tengo aquí. Creo que no merecerá la pena que aburra a S.S., pero estoy dispuesto a entregar a S.S. o a cualquiera otra que esté interesada en ello, la demostración fehaciente, partida por partida, de que lo que estoy diciendo tiene soporte en la ley de presupuestos y en el Boletín Oficial del Estado. Bien es verdad que en el Plan Galicia, y así se dijo al presentarlo, hay obras, como es el corredor del Cantábrico, que no forman parte del Plan de infraestructuras de transporte 2000-2007, sino que son un compromiso para el

siguiente horizonte de planificación, pero eso lo dijo el Consejo de Ministros, se anunció en la rueda de prensa siguiente al mismo cuando se presentaron los acuerdos y consta en la documentación del mismo, tanto en la de los acuerdos del Consejo de Ministros, como en la que se entregó a la prensa. No es nada que tengamos que para ocultar ni es para avergonzarse. ¿Qué hemos hecho en una obra como la del corredor transcantábrico de alta velocidad que no estaba previsto en la planificación de infraestructuras de este país? Incorporarlo a esa planificación con la lealtad, honestidad y honradez con la que siempre estamos diciendo: esto va a ser para el siguiente horizonte de planificación, pero para que no se empiece de cero en el siguiente horizonte de planificación hemos publicado ya en el BOE y estamos redactando los estudios informativos y los estudios de viabilidad económica de los distintos tramos de este corredor cantábrico de alta velocidad; todo absolutamente transparente, honesto ante la opinión pública y además coherente, financiera y estratégicamente desde el punto de vista de la planificación de infraestructuras.

En cuanto a la petición de más servicios para determinados tramos de la red ferroviaria, en cuanto a Ferrol-Coruña, los servicios, como sabe S.S., se pactan entre la comunidad autónoma y el Ministerio de Fomento, intentamos adaptarnos a la demanda, supongo que no acertaremos siempre, eso también es humano, pero responde a una planificación conjunta de las dos administraciones.

Por lo que se refiere al eje atlántico de alta velocidad, se acabará en el año 2007. A S.S., por lo que ha dicho, le apetecería que las obras fueran más aprisa. A mí también probablemente, pero estamos hablando de una red de alta velocidad diseñada por este Gobierno, partiendo de cero —el señor Ayala ha recordado que las previsiones del Plan Director de Infraestructuras aprobado en el año 1993 no preveían que hubiese alta velocidad en Galicia, ni para Galicia ni dentro de Galicia ni hacia Galicia—, y además lo hemos hecho en un corredor que se sigue usando y S.S., aunque no sea experto ferroviario, como no lo soy yo, entenderá intuitivamente, como puedo entender yo, que hacer obras ferroviarias manteniendo la explotación de una línea no permite los ritmos de construcción que si no hay una línea en explotación. Se está haciendo todo lo posible y se mantiene el compromiso de que el eje atlántico esté acabado en el año 2007, como se prevé en el convenio firmado en su día entre la Xunta de Galicia y el Ministerio de Fomento. En todo caso, me alegra constatar que una persona habitualmente tan crítica con los Presupuestos Generales del Estado o por lo menos con los del Ministerio de Fomento como el señor Rodríguez afirme, y constato además que es así, que son los mejores presupuestos de la democracia para Galicia. Es verdad y le honra reconocerlo como tal.

En cuanto a la cuota de participación de Galicia desde un punto de vista de reparto territorial de las inversiones respecto a otras comunidades autónomas, sin más va a permitirme que no admita, conceptual o metodológicamente, esas comparaciones. El Plan de infraestructuras del transporte y, en consecuencia, los presupuestos que lo soportan, como los de este año o los previstos para el año 2004, no se basan en una arbitrariedad como sería repartir las inversiones del Ministerio de Fomento entre el territorio de las distintas comunidades de España con criterios aleatorios de reparto según población, kilómetros cuadrados, participación en el PIB, porque eso en la planificación de infraestructuras es absurdo, como creo que hemos tenido ocasión de comentar en esta Comisión más de una vez. El Plan de infraestructuras del transporte se basa en identificar qué necesitan, para homologarse con la Unión Europea, todas y cada una de las comunidades autónomas de España en materia de infraestructuras del transporte, planificar eso y financiar su ejecución. Eso no tiene que ver con un reparto teórico a priori de: a mí me toca tanto, necesite o no, necesite esto, necesite lo otro, porque alrededor del transporte no se puede hacer así si queremos ser racionales. A lo mejor así se pueden planificar otras infraestructuras, las de servicios sociales asociados a las personas, no sé si sanidad o educación, me meto en un tema que no conozco, pueden estar más vinculados al número de población o al tipo de distribución territorial de población. Las infraestructuras no pueden hacerse así, porque si lo hiciésemos así, las redes serían, para empezar, discontinuas, lo cual es ilógico. Si tuviésemos que repartir la inversión de línea de alta velocidad, por ejemplo, en proporción a la población, a lo mejor no llegaba a Galicia ninguna porque no podíamos hacer el tramo de Castilla-León asociado a su población. Parece que sería absurdo hacer ese planteamiento. A la misma conclusión absurda se llega si intenta uno planificar una red lineal, sea de carreteras o de ferrocarriles, con criterios de población, de participación en el PIB de una comunidad autónoma o una provincia o de kilómetros cuadrados. No es esa la lógica de la planificación de las infraestructuras del transporte. Por tanto, por eso le decía que rechazo, si me permite utilizar esa expresión, como una cuestión metodológica a priori, esa crítica, porque creo que no se basa en la forma en la que yo por lo menos entiendo que hay que hacer las cosas para hacerlas bien, pensando precisamente en todos y cada uno de los territorios de España. En todo caso, creo que Galicia, con el Plan de infraestructuras del transporte y con las adiciones al mismo desde el punto de vista planificador del Plan Galicia, tiene en este momento en marcha en el BOE, como le decía, y con consignación presupuestaria las infraestructuras que necesita, de verdad. Luego se podrá decir que corramos más, si es posible, y que aceleremos, por supuesto, pero tiene

lo que necesita, y eso es lo importante para juzgar, no si quedo un poco mejor en porcentaje de población comparado con el de al lado, que no es la manera, entiendo yo, de planificar infraestructuras y que no es la manera, entre otras cosas, con las que planifica sus fondos europeos la Unión Europea. Si lo hiciese así, España no recibiría fondos europeos. No los recibimos por la población que tenemos por nuestros kilómetros cuadrados, sino porque los necesitamos para hacer infraestructuras. Con ese mismo criterio entiendo que hay que planificar en España, respecto al reparto entre las comunidades autónomas, un plan de infraestructuras y sus correspondientes dotaciones presupuestarias: hacer las infraestructuras que se necesitan, donde se necesitan y con el mejor coste posible.

En cuanto a la intervención del señor Labordeta, autovía Mudéjar, sabe S.S. que están en obras o en marcha, en fase de licitación, todos los tramos, si no me equivoco y le hablo un poco de memoria porque tampoco tengo los estados completos aquí, de la autovía en territorio de la provincia de Teruel y Castellón y muy avanzadas en la provincia de Zaragoza. Creo que es la mejor constatación del compromiso de este Gobierno con la realidad de esa autovía. En cuanto a la Lleida Huesca también sabe S.S. que, aprobada la declaración de impacto ambiental y definitivamente el estudio informativo, hemos puesto en marcha ya la contratación de proyectos. Si no recuerdo mal, en este momento hay tres o cuatro en fase de redacción o a punto de acabar y esto permitirá pasar a continuación a la contratación de las obras. Me plantea también por qué hay más inversión en el aeropuerto de Monflorite que en el de Zaragoza. Porque el de Monflorite es un aeropuerto nuevo que estamos construyendo y el de Zaragoza ya existe. Me parece obvia la razón de la diferencia en las consignaciones presupuestarias para uno y otro. Otra cosa es que S.S. considere que hay que hacer el aeropuerto de Monflorite o no, que es otra historia.

Pasando a la política de vivienda, me habla también de las recomendaciones del informe del Tribunal de Cuentas. Yo no lo tengo; tengo conocimiento por la prensa. Parece que S.S. lo tiene. En todo caso, por lo que he podido ver por la prensa, hace unas recomendaciones al final y lo que puedo decir al respecto, sin perjuicio de leérmelo cuando lo tenga materialmente, es que son recomendaciones que ya hemos cumplido. El Tribunal de Cuentas pide un pacto del suelo entre administraciones. Como sabe S.S., lo hemos ofrecido a través de la conferencia sectorial y lo hemos firmado a principios de este año con todas aquellas comunidades autónomas que han querido. Las que no han querido, obviamente, no lo han firmado. Diez comunidades autónomas han suscrito ese pacto de suelo con el Ministerio de Fomento tendente a abaratar el suelo y agilizar los procedimientos administrativos para el largo proceso

que supone la urbanización. Por tanto bienvenida sea esta recomendación pero está cumplida. El Tribunal de Cuentas también plantea, según he podido conocer por los medios de comunicación, que se haga un aumento de las dotaciones del plan de vivienda para lo que tiene que ver con alquiler. Se ha hecho. Su señoría sabe que es uno de los cambios más importantes del nuevo Plan de vivienda 2000-2005, respecto al anterior 1998-2002. También plantea que se hagan una serie de modificaciones que incentiven el alquiler de la vivienda. Tanto a través de las leyes fiscales que se han aprobado en esta Cámara como del propio nuevo Plan de vivienda 2000-2005 se ha implementado una larga y espero que eficaz serie de medidas nuevas para incentivar el alquiler. Por lo tanto me parece que las recomendaciones del Tribunal de Cuentas, sin perjuicio —reitero—, de leer con detalle y estudiar el informe, las hemos venido cumpliendo antes de que ese informe fuera emitido.

En materia de ferrocarriles me pregunta cuál ha sido el coste de la línea Madrid-Zaragoza-Lleida y si hay algo presupuestado para el año que viene para cubrir el sobrecoste. La línea Madrid-Zaragoza-Lleida se ha acabado —y le hablo de memoria— con una reducción del coste final respecto al coste del proyecto de casi un ocho por ciento. Por tanto, no hay ningún sobrecoste ni nada que haya que consignar en los presupuestos del año que viene. Además, las cuentas son públicas porque las hemos hecho públicas, como las del gran Barajas, al que se refería el señor Quintana, están auditadas y controladas por todos los organismos que tienen que hacerlo. Por último me habla de unas manifestaciones que aparecen en la prensa de Aragón de hoy que no he visto todavía. Espero tenerlo en el despacho cuando llegue porque todos los días me llega lo que tiene que ver con el ministerio procedente de todas las comunidades autónomas. Se refiere S.S. a unas declaraciones de los alcaldes de Binéfar y de Monzón que, repito, no he leído. Interpretando lo que dicen por lo que ha dicho S.S. creo que puedo ratificarle, como hice ayer a todos los periodistas que me preguntaron en el viaje que hicimos en la línea de alta velocidad entre Madrid, Zaragoza y Lleida que por la red convencional, dejando al margen los nuevos servicios de la línea de alta velocidad, tanto Binéfar como Monzón quedan con los mismos servicios o incluso aumentados, como es el caso de Monzón, respecto a los que tienen en este momento. A diferencia de lo que se hizo cuando se puso en servicio la línea Madrid-Sevilla, nosotros no sólo no vamos a dismantlar los servicios por la línea convencional, sino que los mantenemos y en algún caso los aumentamos, porque eso sirve también para vincular la nueva red de alta velocidad con nuevos servicios por la red convencional donde se produce la coincidencia, como es el caso de las lanzaderas de Monzón con Lleida, para generar un mayor flujo de tráfico ferroviario en las dos. Por lo tanto S.S. puede tranquilizar completamente a los

alcaldes que puedan tener esa preocupación porque no va a haber una disminución de servicios. En todo caso —no lo he traído aquí y no puedo dárselo—, pero ayer detallé antes los medios de comunicación —y por supuesto, puedo hacérselo llegar a S.S.— todos y cada uno de los servicios por todas y cada una de las estaciones existentes en la red convencional, tanto en el trazado hasta Zaragoza como en el trazado desde Zaragoza hacia Lleida, y en ningún caso hay motivos para preocuparse. Transmita en mi nombre, si le parece bien, este mensaje de tranquilidad a los alcaldes o a las poblaciones que puedan estar preocupadas al respecto.

En cuanto a la intervención del señor Ayala, me gustaría resaltar algo que él ha dicho y que creo que es importante. Efectivamente, estos presupuestos son los necesarios y los adecuados para cumplir con las previsiones del Plan de infraestructuras del transporte 2000-2007. Este plan tenía como novedad respecto a otras planificaciones de infraestructuras hechas históricamente en España que no sólo preveía el elenco de actuaciones a realizar sino también la financiación asociada a la posibilidad de cumplir ese objetivo. Hoy día, como ha dicho el señor Ayala, ya estamos por encima de las previsiones que formulamos en el año 2000 cuando se presentó el plan de infraestructuras para poder hacer realidad ese plan. En concreto, por segundo año consecutivo los presupuestos del Ministerio de Fomento prevén una inversión mayor que la que en el año 2000 dijimos que necesitábamos para hacer estas infraestructuras. Si me permiten enseñaré un cuadro —aunque no habrá manera de reflejar en el «Diario de Sesiones»— que muestra que para cumplir el plan de infraestructuras, tal como lo formulamos en el año 2000 deberíamos estar el año que viene en inversión en este punto y estamos en este otro punto que es superior. **(El señor secretario de Estado de Infraestructuras, Blanco Rodríguez, muestra un gráfico de barras.)** En términos de participación de la inversión en infraestructuras en el producto interior bruto, al presentar el plan de infraestructuras pusimos como objetivo una inversión anual de 1,37 puntos del PIB para hacer realidad dicho plan. En los presupuestos para el año 2004 vamos a estar en una inversión en infraestructuras de 2,01 puntos del PIB, sustancialmente por encima. Por eso el plan de infraestructuras es una realidad, es financieramente solvente y permite incorporar al mismo actuaciones nuevas, por ejemplo a través del Plan Galicia, porque vamos teniendo hueco para ello, porque lo estamos haciendo razonablemente bien, en sus tiempos, con ahorros económicos cuando se puede respecto a las previsiones iniciales, cumpliendo los plazos, que es fundamental en esta materia, y aumentando el esfuerzo inversor del Estado en política de infraestructuras. Como ha dicho también el señor Ayala, además lo hacemos sin apelar al déficit público. No endeudamos a España, no endeudamos ni al Estado

ni a la sociedad española, vía el encarecimiento del crédito que para los agentes privados provoca la inversión pública cuando no se autofinancia año a año, lo cual también hace que el plan de infraestructuras coadyuve al desarrollo económico y a la creación de empleo en España por los efectos nítidamente positivos en este campo que tiene la propia existencia de la infraestructura y si se quiere, en términos comparativos con otras épocas históricas, al no gravar para hacer ese plan a la economía española con el peso de la deuda pública. En todo caso, es patente para cualquiera que analice las cuentas públicas que se da una estricta proporción entre la disminución del déficit público y el aumento de la inversión pública. En este gráfico la línea roja refleja la evolución del déficit público y la azul las inversiones del Ministerio de Fomento. **(El señor secretario de Estado de Infraestructuras, Blanco Rodríguez, muestra otro gráfico.)** A mayor control del déficit público, mayor inversión, no es al revés. Esto es así —y concluyo, señor presidente— porque en las finanzas públicas al final pasa como en las privadas. Si uno gasta dos o tres meses más de lo que gana y no tiene ahorros, al final tiene que apretarse el cinturón y dejar de gastar unos cuantos meses para pagar la deuda que ha contraído. Si cada mes uno gasta un poco menos de lo que ingresa y se mantiene saneado, puede mantener una estructura de gasto permanente y creciente en el tiempo. El plan de infraestructuras es solvente financieramente y se puede realizar para lograr la convergencia con Europa en esta materia en el horizonte del año 2010 gracias entre otras cosas a la política de control del déficit público. Por lo tanto, señor Ayala, tiene S.S. toda la razón en el análisis que ha hecho al respecto.

Por último, en cuanto al señor Delgado, ya prácticamente he hecho referencia a sus consideraciones al contestar al señor Rodríguez respecto a la vinculación entre los presupuestos de este año y el Plan Galicia. Únicamente quiero ratificarle que la autovía Verín-frontera portuguesa avanza y tendrá noticias usted muy próximamente del siguiente paso desde el punto de vista administrativo porque es una de las prioridades del ministerio. Concluyo ya, señor presidente, diciendo que no se deben hacer los análisis ni del plan de infraestructuras del transporte ni de los Presupuestos Generales del Estado desde una óptica de agravio entre las comunidades autónomas, sino desde la óptica de hacer en cada comunidad autónoma las infraestructuras que necesita para estar mejor intercomunicada y posibilitar así su conexión con los grandes mercados, lo cual significa calidad de vida, creación de empleo y riqueza para todas y cada una de las regiones sin agravios comparativos entre ellas.

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, suspendemos la sesión por unos momentos para despedir al secretario de Estado y recibir al nuevo compareciente. **(Pausa.)**

— **DEL PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO GESTOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, GIF (ESCRIBANO MÉNDEZ). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO-BNG (número de expediente 212/001731), DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA (número de expediente 212/001685) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGENCIA I UNIÓ). (Número de expediente 212/001784.)**

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con el extenso orden del día de esta sesión número 62 de la Comisión de Infraestructuras.

Damos la bienvenida al presidente del Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, señor Escribano, a quien, si se encuentra preparado, le damos la palabra.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO GESTOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, GIF** (Escribano Méndez): En primer lugar, quiero pedir disculpas a los señores diputados por la organización del viaje de esta mañana, en el que he echado de menos a algunos de ustedes. Prometo que organizaré otro viaje al que puedan asistir sin la problemática que tenían hoy. En segundo lugar, quiero pedir la complacencia y el cariño de la sala, dado que esta es mi primera actuación ante sus señorías.

Sin más preámbulos, paso a explicarles los presupuestos del GIF, tal y como aparecen en el proyecto de ley de presupuestos generales. Antes de introducirme en los datos de ejecución de los presupuestos del ejercicio 2003 y presentar un avance de lo que se propone como presupuesto para el año 2004, quiero recordarles algunas ideas básicas sobre el GIF. Como saben, el GIF es un ente gestor con personalidad jurídica propia y con autonomía de gestión, que ha recibido como función principal la construcción y administración de las infraestructuras ferroviarias que expresamente le atribuya el Gobierno. La administración comprende la gestión de la infraestructura y la superestructura y su explotación y, en el caso de la explotación, el cobro del canon correspondiente como consecuencia del mantenimiento y la regulación del tráfico que tiene que ejercer. Entre las actuaciones que tiene encomendadas el GIF por el Gobierno relativas a la infraestructura de alta velocidad, la primera de ellas es el corredor Madrid-Zaragoza-Lleida-Barcelona. La longitud total de la línea es de 855 kilómetros y supondrá una inversión estimada de 8.481,7 millones de euros. El tramo Madrid-Lleida se pondrá en explotación el próximo día 11. Respecto al resto de la línea, la programación sigue su curso, una vez superadas las necesarias declaraciones de impacto ambiental e información pública y solventadas las negociaciones para la entrada en la ciudad de Barcelona en el pasado mes de septiembre. En segundo lugar, está el nuevo acceso ferroviario norte/noroeste

de España, Madrid-Segovia-Valladolid. Esta línea tiene una longitud de 195 kilómetros y supondrá una inversión estimada de 2.804,4 millones de euros. En ese ejercicio se está cumpliendo la programación de la perforación del túnel que atraviesa la sierra de Guadarrama. En el tramo Segovia-Valladolid, el programa de construcción de la plataforma sigue su curso conforme a las previsiones. La línea Córdoba-Málaga, con una longitud total de 155 kilómetros, supondrá una inversión aproximada de 1.528,9 millones de euros. Se está cumpliendo el programa de construcción de la plataforma. La línea Madrid/Castilla-La Mancha/Valencia/Región de Murcia tiene una longitud, según la enmienda, de 1.013 kilómetros y supondrá una inversión de aproximadamente 7.621,9 millones de euros. Se han obtenido las declaraciones de impacto ambiental desde mayo de 2002 para el tramo Játiva-Valencia, donde, como saben, se han iniciado las obras; hasta mayo de 2003, para el resto de los tramos, quedando pendiente la declaración de impacto ambiental para el tramo Almansa-La Encina. En el mes de agosto de 2001, el GIF recibió su quinto encargo, que es el acceso a Toledo desde la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla. La conexión tiene una longitud total de 25 kilómetros y una inversión de 135,5 millones de euros.

El plan plurianual de inversiones contempla las actuaciones correspondientes a la construcción de nuevas líneas de alta velocidad que el Gobierno encomendó al GIF en diciembre de 2002. En concreto, son las siguientes: la línea de alta velocidad del País Vasco, Vitoria-Bilbao-San Sebastián, de 180 kilómetros de longitud, con una estimación total de coste de 2.730,6 millones de euros. El tramo variante de Pajares, que se adelanta en uno de los ejes norte/noroeste como consecuencia de la complejidad de la obra, de 50 kilómetros de longitud y una estimación total de coste de 1.697,7 millones de euros. El tramo Ourense-Santiago de Compostela, de la línea de alta velocidad de accesos a Galicia, que tiene 85 kilómetros y una inversión estimada de 1.166,8 millones de euros. Para este tramo ya se dispone de la declaración de impacto ambiental y estamos realizando los proyectos, con lo cual puedo adelantar que queremos empezar las obras a principios de 2004. Para el resto de las líneas encomendadas en diciembre de 2002 el Ministerio de Fomento ha elaborado el estudio informativo y se encuentran pendientes de declaración de impacto ambiental las siguientes nuevas líneas. La conexión con Soria, que enlazaría con la línea Madrid-frontera francesa, con un trazado de 92 kilómetros y una inversión de 147,1 millones de euros. La conexión de Ávila con la línea de alta velocidad Madrid-Valladolid, con una longitud de 60 kilómetros y una inversión estimada de 200,1 millones de euros. El tramo Navalmoral de la Mata-Cáceres, de la línea de alta velocidad Madrid-Mérida-Badajoz, con 121 kilómetros y una inversión de 813,5 millones, que pasa por Plasencia. El tramo Almería-región de Mur-

cia, el corredor Mediterráneo de 100 kilómetros, con una inversión de 611,1 millones de euros. Todos estos tramos están pendientes de declaración de impacto ambiental. Por último, el 30 de junio, el Ministerio de Fomento ha encomendado al GIF la redacción de los proyectos y ejecución de los mismos y mantenimiento posterior de las instalaciones de energía, comunicaciones fijas y móviles y elementos asociados de la línea de alta velocidad Bobadilla-Granada, de la cual hemos iniciado el proyecto. Igualmente, se ha encomendado al GIF el desarrollo de las actividades precisas para la redacción del estudio informativo correspondiente al corredor de alta velocidad Cantábrico Ferrol-Asturias-Cantabria-Bilbao, con una inversión ya comprometida de cinco millones de euros y la redacción de los proyectos básicos y constructivos precisos para los accesos a Logroño, con una inversión de tres millones de euros. En total, las líneas cuya construcción y administración han sido encomendadas por el Gobierno al GIF suponen una inversión estimada de 29.595 millones de euros y la construcción de 3.100 kilómetros nuevos. Todos estos proyectos, no sólo son de una complejidad técnica, sino que también están sujetos a fuertes condicionantes externos, tanto por el impacto potencial que tienen sobre las comunidades que atraviesan, como por los problemas ambientales. La trascendencia de las cuestiones justifica el cuidado que ha de prestarse a la planificación detallada de dichos proyectos, que en su fase final dificulta, como veremos al adentrarnos en el desglose de los presupuestos, las previsiones de inversión en cuanto a determinación del momento en que podrán iniciarse los trabajos, momentos a partir de los cuales la ejecución comienza a avanzar a un ritmo ágil y, sobre todo, más previsible.

Situación del presupuesto vigente. Ejercicio 2003. El capital aprobado en el año 2003 para el GIF son 3.570,2 millones de euros, destinados a inversiones, con una distribución que puede resumirse de la siguiente forma. Madrid-Barcelona-frontera francesa, 1.409,8 millones de euros, teniendo en cuenta que la línea en el tramo Madrid—Lérida está acabado. La línea Madrid-Segovia-Valladolid, 624,9 millones de euros. Córdoba-Málaga, 461,2 millones de euros. Madrid-Castilla-La Mancha-Valencia-Murcia, 762 millones de euros. Madrid-Toledo, 63,1 millones de euros. Proyecto variante de Pajares, 10 millones de euros. Conexión Soria con la línea de alta velocidad Madrid-frontera francesa, un millón de euros. Vitoria-Bilbao-San Sebastián, 21 millones de euros, y el resto de inversiones complementarias por valor de 217,2 millones de euros. Hasta el 30 de agosto, el grado de compromiso adquirido para el ejercicio alcanza la cifra de 2.684,3 millones de euros, representando a esa fecha el 75,2 por ciento del presupuesto que teníamos consignado. El grado de compromiso y de avance en las diferentes líneas es el siguiente. En la línea Madrid-Zaragoza-Lleida-frontera francesa, la inversión comprometida en

el año alcanza la cifra de 1.339,6 millones de euros, que significa el 95 por ciento del presupuesto que teníamos disponible. En el nuevo acceso norte-noroeste, el paso de esta infraestructura por la sierra de Guadarrama lleva un buen ritmo que ha dado lugar que hasta este momento el compromiso sea de un 99,3 por ciento del presupuesto para este año, en concreto 620,3 millones de euros. En lo que respecta a la línea Córdoba-Málaga, los compromisos adquiridos hasta 30 de agosto ascienden a 503,6 millones de euros, que representan el 109,2 por ciento de lo comprometido. Para el resto de los proyectos, se están cumpliendo en general las previsiones. Únicamente quiero reseñar un nivel de compromiso adquirido más bajo, en torno al 16 por ciento, en la construcción del nuevo acceso a Levante. Aunque entendemos que la aprobación de las declaraciones de impacto ambiental de los tramos Madrid-Cuenca-Albacete-Motilla del Palancar-Valencia de los accesos a Alicante, entre el mes de enero a mayo del presente año no se han retrasado. Puedo informar a SS.SS que a partir del día de hoy el GIF tiene ya siete proyectos redactados presentados para su aprobación preceptiva por el Ministerio de Fomento, y da una muestra de que podremos darle un gran impulso a esta obra durante el próximo año.

La situación global acumulada a 30 de agosto para el ejercicio 2003, que se somete a su consideración o enmienda de aprobación, sería la siguiente. Las actuaciones a 30 de agosto adjudicadas y que suponen compromisos para el año 2004 son 11.682,7 millones de euros. Las licitaciones pendientes de adjudicar a la fecha indicada son 964,5 millones de euros, todo ello, insisto, referido a 30 de agosto. Voy a dar algunos datos que considero significativos. La inversión en la línea Madrid-Barcelona-frontera, en el tramo Madrid-Lleida, se ha efectuado la adjudicación por un importe de 4.502,8 millones de euros. Respecto del tramo Lleida-Figueras se están efectuando adjudicaciones por un importe de 1.852,8 millones de euros, y las licitaciones pendientes de adjudicar ascienden a 488 millones. Para el nuevo acceso norte-noroeste, se han efectuado adjudicaciones por importe de 2.126,7 millones de euros. Las licitaciones pendientes de adjudicar ascienden a 271,3. En la línea Córdoba-Málaga se han efectuado adjudicaciones por importe de 1.198,2 millones de euros y las licitaciones pendientes de adjudicar ascienden a 78,5. En la línea Levante se han efectuado adjudicaciones por importe de 442 millones de euros y están pendientes de adjudicar 18 millones de euros. En el proyecto de la variante de Pajares se han efectuado adjudicaciones por importe de 1.415,1 millones de euros. En la línea de acceso a Toledo se han efectuado adjudicaciones por un importe de 81,2 millones de euros y las licitaciones pendientes de adjudicar ascienden a otros 81,2. En la línea Vitoria-Bilbao-San Sebastián se han efectuado adjudicaciones por importe

de 16,7 millones de euros, quedando pendientes de adjudicar 12,9 millones de euros.

Paso ahora al capítulo de la financiación. De las obras adjudicadas a 30 de agosto, cuyo importe asciende a 11.682,8 millones de euros, conviene destacar que hasta la fecha de los fondos comunitarios, fondos de cohesión, fondos de RTE y fondos FEDER se nos ha concedido un importe de 5.349,3 millones de euros, y hasta el final del ejercicio esperamos que se nos conceda un importe de 804,5 millones de euros de un total de 6.153,8 millones de euros que supone el 52,7 por ciento de la inversión adjudicada y que si se le descuenta el IVA que soporta esta inversión superaría el 60 por ciento. El resto de la financiación se obtiene de las aportaciones patrimoniales del Estado, con devoluciones del IVA y con los endeudamientos que realiza el GIF con el Banco Europeo de Inversiones. En el presupuesto de inversiones para el próximo año 2004, la inversión programada en infraestructura ferroviaria por parte del GIF asciende a 3.763 millones de euros, que desglosada por grandes proyectos se distribuyen de la siguiente manera. Madrid-frontera francesa, 1.156,9 millones de euros. Madrid-Valladolid, 523,4 millones de euros. Córdoba-Málaga, 409,4 millones de euros. Acceso a Levante y Murcia, 792,7 millones de euros. Acceso a Toledo, 54,1 millones de euros. Variante de Pajares, 190,1 millones de euros. Vitoria-Bilbao-San Sebastián, 82,1 millones de euros. Conexión Soria, 27,3 millones de euros. Orense-Santiago, 64,2 millones de euros. Conexión Ávila, 13,8 millones de euros. Navalmoral-Plasencia-Cáceres, nueve millones millones de euros. Almería-Región de Murcia, 4,6 millones de euros. Corredor del Cantábrico, 2,5 millones de euros. Accesos a Logroño, tres millones de euros.

De los presupuestos de explotación para el mismo año, es decir para el 2004, quiero destacar dos conceptos. Los gastos de personal experimentan un crecimiento del 16,8 por ciento respecto al ejercicio anterior, alcanzando un montante de 11,1 millones de euros. Este aumento obedece a que se prevé que el número actual de empleados pase a una cifra media de 238 en el ejercicio 2003, a 284 en 2004, plantilla mínima necesaria para conseguir de manera eficaz los objetivos encomendados al GIF. Este incremento de plantilla se destina fundamentalmente al nuevo mantenimiento de la línea Madrid-Zaragoza-Lleida. La amortización de 22 millones de euros y los gastos de explotación, 74,3 millones de euros, se han cifrado en un total de 96,6 millones de euros, lo que supone un incremento del 32,6 por ciento respecto al ejercicio anterior, como consecuencia de la puesta en explotación del tramo Madrid-Lleida. Asimismo, estimamos unos ingresos por explotación de 54,7 millones de euros durante el ejercicio 2004. Como consecuencia del desfase entre ingresos y gastos, está prevista una pérdida de explotación de 52,7 millones de euros. Conviene recordar que la gestión de la explotación de las líneas tiene

previsto que los ingresos y los gastos se equilibren en el quinto año de explotación, que es cuando, según los estudios de rentabilidad realizados, la explotación de la línea, funcionando todos los tramos, llega a su punto mínimo de rendimiento. A partir de ese momento y de ese ejercicio los gastos se estabilizan y los ingresos se incrementan anualmente en porcentaje mayor. Si a estas cifras le añadimos los resultados financieros y extraordinarios que serán positivos, 41,5 millones de euros, debido fundamentalmente a la colocación de los excedentes de tesorería, nos da un resultado negativo de 11,2 millones de euros.

El origen de los fondos de financiación —paso a exponerles un desglose y pretendo ser muy rápido— para la construcción de las líneas que tenemos encomendadas proceden fundamentalmente de las aportaciones del Estado, que se han previsto, a través de la Secretaría de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, 1.352,3 millones de euros para el ejercicio 2004. Los fondos comunitarios que ha previsto percibir el GIF durante el año 2004 ascenderán a 986 millones de euros procedentes de los fondos europeos, fondos de cohesión y FEDER, así como 262,4 millones de devoluciones por IVA. Es necesario atender los préstamos del Banco Europeo de Inversiones que en el ejercicio 2004 ascienden a un importe de 500 millones de euros con el fin de completar la capacidad de inversión de las anteriores fuentes de financiación. Las condiciones del mismo son óptimas ya que se otorga un crédito a muy largo plazo, con un interés euribor menos 3 a 5 puntos básicos y sin ningún tipo de gasto de comisión. Por último, el canon. La puesta en explotación de la línea Madrid-frontera francesa en su tramo Madrid-Zaragoza-Lleida hizo necesario introducir en la ley de medidas fiscales, administrativas y del orden social, que acompañan los Presupuestos Generales del Estado para el 2003, el articulado para regular la aplicación de dicho canon y, a su vez, se ha visto desarrollado en la Orden ministerial de 16 de mayo de 2003. En esta normativa se contemplan diferentes cánones que forman parte de los ingresos que percibirá el GIF como gastos de explotación, y que deberá pagar en este caso la compañía operadora RENFE por la utilización de las infraestructuras y de los servicios ferroviarios. A estos efectos se distinguen fundamentalmente los siguientes cánones y tarifas: canon por la utilización de las infraestructuras ferroviarias, canon por la utilización de andenes y terminales ferroviarias y precios privados para los servicios y actividades comerciales.

Con esto creo que he dado una explicación —espero que así lo entiendan sus señorías— sobre los presupuestos del GIF.

El señor **PRESIDENTE**: El turno de intervención corresponde al Grupo Parlamentario Socialista. El señor Hernández Cerviño tiene la palabra.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Bienvenido, señor presidente del GIF. En primer lugar, yo supongo que estará usted enormemente agradecido a las catenarias, ya que sus roturas le permiten a usted estar ahí sentado, cuando debía estar sentado precisamente el anterior presidente del GIF para que explicase bastantes cosas. Lo que nos ocupa son los Presupuestos Generales del Estado de 2004. Voy a decir un par de cosas nada más: frena la inversión y suben un 5,4 por ciento, mientras coge impulso la RENFE, hasta 113 por ciento. Esto quiere decir que de alguna manera se están cambiando las tornas y no sabemos exactamente qué ha ocurrido para que haya un cambio de inversión y un cambio de dirección tan importante. ¿Cuántos kilómetros se han construido y puesto en circulación de cada uno de los encargos que le ha hecho Fomento al GIF? Explíquenos detalladamente en qué y cómo se ha gastado el dinero de Madrid-Lleida, que es el tema que más preocupa a la ciudadanía ahora mismo. ¿Habrá que levantar toda la vía? ¿No siente usted la presión sobre esta obra? La página web de GIF dice que querían hacer un tren AVE entre Madrid y Barcelona a 350 kilómetros por hora, de alta capacidad, es decir, un tren cada tres minutos y que se inauguraría por tramos para ver el beneficio de la inversión. Yo creo que tienen ustedes la obligación de presentar un informe honesto, donde señalen claramente si los problemas son por causa de imponderables o por incapacidad. Partimos de la base de que si no lo presentan, no tendrán credibilidad, aunque ahora ya tienen poca, pero sería peor.

¿Dónde está la consignación presupuestaria de esos 147 millones de euros que se señalan como el sobre-coste? Yo no sé si habrá alguna dimensión comparable para que los ciudadanos entiendan, pero yo quería conocer, al mismo tiempo, las cuentas de resultados de las empresas asociadas a esta construcción. Hay bastante desparpajo al hablar de alta velocidad, cuando se circula a 175 kilómetros por hora. El AVE esconde pérdidas. ¿Dónde están? Todos los años el señor Barea publica un artículo sobre los Presupuestos Generales del Estado y estoy esperando ver este año su artículo con interés para saber qué ha pasado. Yo estoy seguro de que encontrarán un amparo legal suficiente para esta desfachatez de las pérdidas en el AVE. Recuerdo que los ingresos se ponen en una columna, los gastos en otra, pero recuerden que no es solamente el debe y el haber, aquí tiene que existir haber necesariamente, porque si no, los ciudadanos sentirán una sensación de estafa. Haga una cuenta. El Madrid-Lleida, que son 370 kilómetros, está tardando 2 horas y 58 minutos oficialmente y se cobran 83 euros en preferente y 54 en turista. En cambio, en el Madrid-Sevilla hay 450 kilómetros, se tardan 2 horas y media y 95 euros en preferente y 64 en turista. En ambos casos hay bonificación del 20 por ciento por ida y vuelta, pero, curiosamente, en el tren Madrid-Lleida no hay otro tipo de descuento. Perdón, he cometido un error. Efectivamente, hasta Lleida

es un servicio de Altaria por línea AVE no es AVE. Estoy expresándome mal, porque en España, y desde el año 1992, sólo se ha construido una alta velocidad auténtica, entre Madrid y Sevilla, el resto, acogiéndose a una trasposición restrictiva y engañosa de la Unión Europea, puede ser cualquier cosa menos AVE. Entre Madrid y Lleida, por la zona de Zaragoza, está surgiendo el tema de los socavones y, por consiguiente, el tema de la seguridad. Yo no voy a ser crítico con usted en este tema, le concedo absoluta seguridad de que ustedes no permitirán la salida de un tren con problemas de seguridad, estoy seguro. Pero estoy seguro de que van a alimentar toda la discusión sobre los socavones y luego van a solucionar el problema, pero mientras tanto están ganando tiempo y eliminan del foco de atención todos los problemas de esta línea que llaman AVE y que yo me niego a llamarla así. Ruego además al cuerpo de taquígrafos que si he empleado en alguna ocasión la palabra AVE tenga la bondad de eliminarla, que la borren.

Permítame una dosis de recuerdo. ¿Qué han hecho con el casi billón de pesetas que cuesta esta línea y que se preveía que entrase en funcionamiento en el año 2003? ¿Qué ridículo en el tema de la catenaria! ¿Quién habló de sabotaje? ¿Pero si hubo que hacer dimitir al anterior presidente y evitarle el bochorno de responder aquí traspasándole a usted un problema! Por cierto, RENFE lleva el servicio, ¿qué ha cogido RENFE en este servicio? Le voy a dar una salida. Déjese de manobras, de escaramuzas y de esconder la incompetencia de otros. Inauguren un AVE auténtico, como he dicho antes, como el de Sevilla. No les dé vergüenza copiar de lo bueno. **(El señor Ayala Sánchez: ¿De las comisiones también?)** También. Por cierto, aprovechando la situación que ha provocado el señor Ayala, quiero saber dónde se ha comprado el material, si hay comisionistas en esta obra; aclaremos el problema seguidamente, y estoy seguro de que esa insinuación que ha hecho usted ahora mismo va a permitir al Partido Socialista entrar a fondo en la investigación de la financiación de esta obra y le garantizo que saldremos adelante en el sentido de saber exactamente qué ha pasado. Tenga usted la seguridad. De momento yo les digo que en el año 1995 nosotros proponíamos el sistema LZB y no el modelo RTSM y el ASFA, que ya usan todos los trenes españoles de largo recorrido. Pongan un sistema de seguridad adecuado y no esa cosa que han comprado fuera, algo que nadie cree en Europa, pero que se la han vendido a ustedes. La pregunta es quién ha sido, porque para lo que se ha hecho con una modernización y una actualización de la línea hubiera bastado. Reitero que la opinión pública estará a la espera del informe que le he solicitado: ¿Imponderables o incompetencias? Es más, hay que pensar que si gobernasen dentro de unos años probablemente privatizarían inmediatamente la línea. Dado el tiempo que nos ocupa esta Comisión, hay que preguntarle más cosas. Este tema está tapando otros

temas. Ustedes tienen el encargo de otras once líneas que recorren España, norte, noroeste, etcétera, y nos acaba de decir que sobre estos once encargos hay tres obras que, efectivamente, cumplen del 95 al 109 por ciento, que el acceso a Levante el 16 por ciento, pero el resto es una incógnita absoluta, no sabemos qué está pasando. Yo le ruego a usted que, por escrito, y en tiempo adecuado para poder presentar las enmiendas oportunas a los presupuestos, nos conteste a esa pregunta genérica, pero de la que queremos respuesta detallada. ¿Cuál es la situación de cada uno de los encargos que tiene el GIF en alta velocidad? Especificando el grado de ejecución del presupuesto del año 2003, el gasto comprometido, la situación de la actuación, la fecha de puesta en servicio, etcétera, y ahora que me da la idea el señor Ayala la relación de empresas adjudicatarias de proyectos, especificando el concurso y los precios de adjudicación a las obras correspondientes. En vista de lo que ustedes piensan para la línea Madrid-Comunidad Valenciana, por ejemplo, o la región de Murcia, en la que ya de entrada piensan instalar el viejo sistema ASFA, nos encontramos con graves problemas para entender lo que es alta velocidad en España.

Quiero referirme especialmente a Murcia. Dan ustedes 4,6 millones de euros y el presupuesto es de 1.180 millones de euros. Como decía aquel, me lo explique si hace el favor. Sobre Galicia, que es un tema que me interesa personalmente, quería preguntarle por todos los temas existentes allí, para que me confirme si vamos a llegar al año 2007 y van a inaugurar lo que sea alta velocidad en el tramo hasta Santiago o tenemos que esperar más. Yo no termino de visualizar el Plan Galicia en los Presupuestos Generales del Estado, incluso me he llevado la sorpresa, que no le corresponde a usted, evidentemente, sobre la construcción de unos extraños buques anticontaminación, que no sé de dónde los van a sacar, y desde luego no los encuentro en los presupuestos. El GIF, en nuevos proyectos para el año 2004, tiene cero euros y 73.790.000 para los iniciados antes de 2004. Fomento tiene 100.000 para el año 2003 y 82.000 para 2004. ¿Cuál es la realidad del proyecto del AVE a Galicia? ¿Estamos en un electoralismo municipal al acercarnos al año 2007? Porque es curioso que aparecen muchísimas obras terminadas en el 2007.

Quería preguntarle en concreto por qué han rechazado tanto la posición que hemos mantenido algunos en el Congreso, en concreto el Partido Socialista, sobre ese ahorro enorme que se le proponía para el tema de la relación en alta velocidad, comillas, entre Vigo y Orense por el Miño. Cuando se les presentaba una alternativa realmente interesante y buena, que costaba la mitad, en mejores tiempos, en verdadera alta velocidad, el señor ministro Álvarez-Cascos nos ha dicho ahora que va a haber un estudio y, comparándolo, se decide por lo bueno. Cuando hay que comparar, se compara entre dos magnitudes iguales, pero cuando comparamos una vía

única a 140 kilómetros/hora con otra vía que es doble vía en ancho internacional, electrificada y a una velocidad AVE normal, 250 kilómetros/hora de velocidad comercial, no caben comparaciones. Eso es un engaño, eso es tentar la suerte, ver si hay alguien se equivoca y dice: seguramente elegirán otra vez Vigo-Orense por el Miño. Eso es un error. Recuerden que hay una propuesta que se llama por Cerdedo, para conectar Galicia sur. Es decir, queremos que nos diga qué va a pasar, porque no puede ser que la conexión con la alta velocidad en Galicia se retrase y de repente nos salgan con un viejo proyecto, pues podíamos remontarnos a muchísimos años atrás cómo es el de la transcantábrica de alta velocidad. Yo lo único que quiero preguntarle es cuál es el modelo AVE que han escogido para España, porque nos tienen empantanados con estudios informativos toda España, y no han sido capaces de inaugurar ni un solo kilómetro de alta velocidad en estos ocho años de Gobierno. Piense, conteste adecuadamente y muchas gracias, señor presidente, por la disponibilidad del tiempo.

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

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Me es muy grata la comparecencia del señor Escribano, ya que desde sus labores quizás haya atendido alguna impertinencia por nuestra parte o al menos alguna molestia, pidiendo siempre información, de lo que siempre hemos recibido muy buenas pulsaciones.

Quería hacer una intervención corta, no quería hablar en absoluto del AVE Madrid-Lleida, pues en esta Comisión de Presupuestos cuestiones futuras no se le podrán plantear. Por tanto, sólo quiero saber dos cosas: la fecha de entrega de los trenes a 350 kilómetros por hora de velocidad máxima, porque hay infinidad de personas, técnicos y no técnicos y políticos y no políticos de aquí y de allá, así como medios de comunicación, que no tienen ni idea cuando dicen que este tren sólo irá a 200 y no a 350 kilómetros por hora. Todo el mundo que haya seguido el tema sabe que cuando se pusiese en marcha el AVE desde Madrid a Lleida no podía ir a esa velocidad. ¿Por qué? En primer lugar, porque se iban a usar trenes de los que actualmente están funcionando y éstos no llegan a esas velocidades. Por lo tanto, este es un punto y aparte. Todo la crítica que se ha hecho sobre que estos trenes no han podido ir a 350 kilómetros por hora es totalmente gratuita y demostrativo de una cierta ignorancia por quien lo haya utilizado. ¿Que ha tenido y tiene muchos problemas el AVE? De acuerdo. En estos momentos está funcionando y en su momento habrá una auditoría o la forma que se arbitre en esta Cámara y muchas preguntas sobre esto —yo las tengo—, pero en este momento tengo otra pregunta que hacerle, señor Escribano. Sé que no me la podrá contestar ahora, no es para presupuestos, no me corre prisa, pero le ruego que me conteste lo antes posible. Quisiera saber de qué

fecha es el estudio informativo del trazado de la línea Zaragoza-Lleida y las fechas de licitación de proyectos. Quisiera saber el momento en que se inicia y cómo está la situación, porque cuando se realizan las primeras obras y las primeras recepciones de obra es lógico que antes hubiera unos proyectos. Quisiera saber el origen para buscar algún tema.

Antes se me olvidó hacer una pregunta al secretario de Estado. Trata sobre el corredor mediterráneo Castellón-Tarragona no es proyecto del GIF. Por tanto, prescindo de ello. Yo tengo información de que hay dos tramos, uno en Montmeló y otro en La Roca que todavía tienen problemas de estudio informativo y quisiera saber cómo está este tema, porque puede ligar a todo el proyecto e influir en el presupuesto.

Otra pregunta que tengo versa sobre el acceso a puertos, que al menos por la información presupuestaria que se nos ha dado por parte del ministerio, la dirige el GIF. Como comprenderá, a mí la información que me compete es la de los puertos de Tarragona y Barcelona. Hace tres o cuatro días, en una respuesta del ministro a una pregunta en la Cámara, decía que todo el tema de mercancías estaba previsto con trazados. Era la primera vez que he oído hablar de las mercancías en líneas de AVE, cuando supongo que las mercancías no pueden usar las mismas vías que está usando el tren de pasajeros.

Por último, señor Escribano, la ley del sector ferroviario, ¿cómo va a afectar al GIF si tiene que incorporarse dentro de RENFE? ¿Qué va a pasar con estos grandes proyectos a largo plazo? ¿Va a haber una desaparición del GIF? ¿Qué va a pasar?

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

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

En el ámbito de los gastos ferroviarios, la Gerencia de Infraestructuras Ferroviarias, que es la que gestiona y ejecuta la alta velocidad propiamente dicha en el Estado, dedica por primera vez a Galicia una cantidad simbólica, el 2 por ciento del conjunto de las inversiones del Estado. Pienso, y usted lo ha afirmado, que va destinada a los dos proyectos básicos que integran la alta velocidad, Ourense-Santiago, y me gustaría saber, en concreto, si estos proyectos, que ya tienen la declaración de impacto ambiental y que usted cifró en más de 1.000 millones de euros, son significativos, porque me parece que son ochenta y tantos kilómetros de trayecto, lo que es indicativo de que la primera infraestructura de alta velocidad que se hará en Galicia merezca el nombre de tal. Si uno mira el coste de todo el eje atlántico, que son 160 kilómetros, se ve que no llega a 700 millones de euros, y las cantidades por sí mismas hablan, y hay una orografía complicada en el caso del eje atlántico, sobre todo entre Santiago y Vigo. A mí me gustaría que me dijese qué pueden abarcar de estos dos proyectos básicos estos setenta y tantos millones

de euros que tienen destinados para el ejercicio 2004 ¿Ya es obra? ¿Es ejecución de obra? ¿Qué significado o qué incidencia van a tener en el inicio de obras, en concreto? Asimismo, me gustaría saber cómo tienen ustedes planificado en el GIF la ejecución de estos dos proyectos básicos, desde el punto de vista del horizonte temporal. En tercer lugar, si la concesión que tienen estos proyectos básicos es para hacer el eje central no sólo geográficamente, sino el eje central desde el punto de vista de la capacidad y desde el punto de vista de las circulaciones. Por último, me gustaría que pudiera aclararme una cuestión. ¿Es previsible que algún otro tramo de los itinerarios denominados de alta velocidad situados en Galicia puedan acabar siendo construidos por el GIF o el resto de la red pertenecerá a la Dirección General de Ferrocarriles? En particular, ya en el ejercicio de 2003 se presupuestaron en el GIF seis millones de euros que no se gastaron, presumiblemente. ¿Esto está destinado a esa cantidad que ahora aparece de 73 millones de euros?

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor Escribano, bienvenido sea a esta Comisión de Infraestructuras, bienvenido sea en la primera ocasión que ha tenido usted que comparecer en la misma. Evidentemente, le doy la bienvenida lisa y llanamente y no voy a tener el mal gusto de pensar, como otros grupos piensan, que tiene algo que ver con la catenaria o con la dimisión de su antecesor en el cargo. Además, hoy estamos aquí para analizar los presupuestos de 2004, correspondientes al Gestor de Infraestructuras Ferroviarias.

A la vista de su exposición minuciosa, detallada, clarificadora de todos y cada uno de los proyectos, en los que se encuentran los encargos que usted recibe por parte del Gobierno, quiero señalar que, en efecto, es fácil de apreciar que los presupuestos de 2004 responden al momento en que se encuentran dichos encargos. Aquellos que se encuentran en fase de proyecto, aquellos que se encuentran en fase de obra o aquellos que se van a encontrar realizados, como el que tenemos ocasión de celebrar hoy con ese viaje inaugural del AVE, alta velocidad, Madrid-Zaragoza-Lérida, que forma parte del corredor de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona. Desde luego, la respuesta de los presupuestos a los encargos que tiene el GIF da nuevamente idea de la bondad del Plan de infraestructuras de transporte que elaboró el Partido Popular en el umbral de 2000/2007, que evidentemente estamos acreditando, como se ha demostrado —se podrá criticar como se quiera—, que es el auténtico plan que está vertebrando España, que está consiguiendo que las infraestructuras, no sólo las ferroviarias en este caso, sino el resto de las infraestructuras de transporte, se estén ejecutando, y que en lo que respecta al GIF vemos que está lle-

gando a un grado satisfactorio de cumplimiento. Usted nos ha dicho que al mes de agosto estaba ejecutado el 75 por ciento del presupuesto de este año. Por tanto, entendemos que no es una cifra óptima, lógicamente se mejorará a 31 de diciembre, ya que el último trimestre tradicionalmente es bueno a la hora de las certificaciones de las obras correspondientes, por tanto, a esa fecha no salta alarma ninguna.

Lo menos avanzado —usted también lo ha dicho— es el corredor de Levante, y espero que en el año 2004 haya un avance del mismo, habida cuenta de que también el control parlamentario de la actuación del GIF así nos lo demandará y estaremos atentos a ese cumplimiento; no obstante, he creído entender que usted distinguía a la hora del presupuesto de 2004 entre lo que son las obras del corredor de Levante, con casi 800 millones de euros, en los cuales evidentemente está el acceso a Murcia y Cartagena desde Alicante, por el corredor que viene desde Albacete-La Encina y, por otra parte, los seis millones de euros que exclusivamente corresponden a la conexión Almería— región de Murcia, que no se deben confundir. Creo que sí he leído bien los presupuestos y que así es como está señalado.

Entiendo que el Partido Popular sí sabe lo que es una red de alta velocidad. El Partido Popular ha hecho un PIT en el que (ya lo he enseñado antes, pero creo que es necesario volverlo a enseñar para que por lo menos en alguna retina se pueda retener que este programa de alta velocidad está previsto para su puesta en funcionamiento en 2010 y no como el que sufrimos anteriormente, que no tenía fecha ninguna) se ve que el corredor de Levante, del que estamos hablando, sí tiene los accesos y la conexión con alta velocidad de Galicia, Cantabria y Asturias, y sí tiene la conexión de alta velocidad con Portugal y con la capacidad y la posibilidad de que sea por distintos puntos, que vendrán de las negociaciones correspondientes con el Estado vecino y hermano. Esta es una red de alta velocidad distinta, por supuesto, a la velocidad alta o a la alta velocidad de 230-350 kilómetros por hora, es decir, aquel batiburrillo sin ideas, sin dinero, sin ejecución y sin plan que había hecho de las capacidades de nuestra red ferroviaria una auténtica ilusión, porque había supuesto el abandono por incapacidad de gestionar ni un solo kilómetro distinto de esa obra, de la cual se presume tanto, que es la única de alta velocidad. Quiero recordar que falla la memoria o la cronología o los chips por los que cada uno se mueve, si no se recuerda a qué velocidad se puso en marcha en las primeras pruebas, que fue algo menor o igual, no tengo inconveniente alguno en reconocerlo, a la que se está poniendo la línea Madrid-Zaragoza-Lérida. Por razones obvias y evidentes no vamos a criticar que no se pusiera a la velocidad actual, sino a 175 kilómetros por hora, porque es lo lógico a la hora de implantar una línea.

De la misma manera, la contabilidad que soporta las obras que hace el GIF tiene la total transparencia que va a permitir que se facilite con luz y taquígrafos cualquier

dato, circunstancia o factura que sea preciso enseñar, para que no tengan que solicitarla los juzgados de guardia, porque en este caso no entiendo que podamos estar hablando de pérdidas encubiertas, como se ha tratado de decir. Si alguien cree que no se puede gestionar de esta manera tan rápida, tan bien, tan eficaz y con estos costes y que se esconden las pérdidas es porque está acostumbrado a jugar con la contabilidad de manera distinta a como quisiera o porque existe la famosa doble contabilidad.

Señor Escribano, mi felicitación, el apoyo del Grupo Popular a la gestión del GIF y la esperanza y la confianza de que en el año 2004 tendrá una ejecución correspondiente a las fases y a los momentos de cada uno de los encargos que tiene, de acuerdo con la eficacia que ha tenido hasta la fecha.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor presidente del GIF para cerrar la comparecencia.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO GESTOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (GIF)** (Escribano Méndez): Me gustaría, en primer lugar, hacer una aclaración que me ha pedido que hiciera en su nombre el secretario de Estado respecto a un dato referido a las líneas Madrid-Lleida y Madrid-Barcelona. Respecto a la línea Madrid-Lleida y referido al montante licitado la liquidación, incluidos adjudicación, modificados, complementarios y revisiones de precios, es el 1,49 por ciento. Respecto de la línea Lleida-Figueras —y esto es presupuesto aún— y respecto a lo licitado tenemos una desviación por estos mismos conceptos negativa del 6,88. Hecha esta precisión a petición del secretario de Estado, voy a tratar de contestar a SS.SS. En primer lugar, permítanme que les diga que para ser mi primera comparecencia me he llevado una sorpresa. Yo creí que venía a comparecer sobre presupuestos y me he encontrado con que me preguntaban de otras cosas, pero no por eso voy a dejar de contestar.

Respecto de la rotura de la catenaria, le puedo garantizar que yo no tuve nada que ver, no sólo no me alegré —le vuelvo a decir—, sino que me produjo una profunda tristeza, pero le puedo garantizar que en treinta años de profesional sé que ese tipo de actuaciones delictivas son comunes. Para mayor tranquilidad de S.S., le diré que quien formulaba la denuncia, entre otros, es un comisario de Policía, con lo cual me parece que la honestidad de la denuncia está más que probada. Respecto a las roturas y demás, yo creo que en estas cosas tenemos que ser coherentes. Los que llevamos treinta años en el ferrocarril tenemos muy claro que el ferrocarril no se compra en una ferretería, las obras hay que hacerlas. Sobre la seguridad, que usted cuestiona, yo tengo la tranquilidad que me dan 200 personas, por no citar a todos, expertos en la materia, que no sólo avalan y dicen que esto es seguro, sino que además lo firman. Opinar sobre lo que no se conoce es fácil, lo difícil es hacer y firmar lo que se hace, y le puedo garantizar que esas firmas están a su disposición.

La velocidad del AVE. Le puedo decir una cosa. Ayer y esta mañana, que tuve la suerte de acompañar a las personas que quisieron ir en los dos viajes promocionales, me preguntaron sobre el tema de la velocidad. Hay un momento en el que el AVE nuevo —le garantizo que es un AVE y que irá a 350 por hora—, al ir a 200 kilómetros, que sabrá S.S. que es el límite de velocidad que nos impone la señalización de la que disponemos en este momento y no la que queremos montar a futuro, se mueve un poco. Sepa que es por el peralte que tiene porque está hecho para 350, por eso un tren a 200 se mueve; pero no se moverá y funcionará maravillosamente a 350, porque la infraestructura está diseñada para esa velocidad, y cuando dispongamos de los trenes y de la señalización créame que vamos a ir a esa velocidad.

Por lo que se refiere al sobrecoste de los 147,2 millones, ya le he explicado las cifras y la desviación, pero si S.S. quiere que se lo conteste por escrito más detalladamente encantado lo haré. Respecto a las tarifas, le recuerdo a S.S. que el GIF tiene la encomienda de gestionar y construir; no fija las tarifas, las tarifas las fija el operador. Le contestaré por supuesto cuál es la situación de cada una de las encomiendas, de la relación de los proyectos, cuándo se han hecho, quiénes han sido los adjudicatarios y, por supuesto, las empresas que los llevan a cabo. Dice usted que lo que estamos haciendo desde el GIF no es alta velocidad. Señoría, permítame que humildemente discrepe. Creo que esto es alta velocidad, como lo es la Madrid-Sevilla. No hay ninguna razón objetiva ni subjetiva para poner eso en duda.

Por lo que respecta a las preguntas que me formula el señor Sedó, la fecha de los trenes se la paso a mi compañero que comparecerá después, que es quien tiene la encomienda de comprar los trenes. Sobre el estudio informativo de Zaragoza-Lleida y las fases de los proyectos, si me permite, como no lo retengo en la memoria ni dispongo ahora mismo de esos datos, le contestaré por escrito. En cuanto al posible estudio informativo y su estado de Montmeló y La Roca, permítame que haga lo mismo, pues no tengo todos los datos disponibles. Me comenta la posibilidad de que por las líneas del AVE discurren mercancías. Hay determinadas áreas en las que por líneas diseñadas y construidas por el GIF habrá la posibilidad de que determinado tipo de mercancías sean compatibles con la alta velocidad, lo cual evidentemente no significará que en un momento dado todas las líneas lo permitan, ni mucho menos, estamos hablando de tramos muy concretos que habrá que hacer compatibles. Para eso también se ha hablado de la técnica del tercer carril, que seguro que SS.SS. ya conocen.

¿Cómo va a afectar la ley del sector ferroviario al GIF? Yo creo que la ley del sector ferroviario es más conocida por SS.SS. incluso que por mí, y dice una cosa que es muy clara: el GIF se disolverá y se incorporará al AIF, que, como saben, será el administrador único de las infraestructuras ferroviarias. Yo creo que

es una apuesta muy valiente por hacer un modelo de gestión distinta del ferrocarril, y es un modelo por el que además está toda Europa, lo que me parece que es bueno para todos. Desde luego le puedo garantizar que ni al GIF ni a la gente de la que yo formaba parte hasta hace muy pocos meses, que es RENFE, nos asusta, al contrario, nos parece un reto y una oportunidad de futuro.

Dicho esto, voy a pasar a contestar, si me permiten, al resto de las personas que se han dirigido a mí. Al señor Rodríguez primero he de darle las gracias porque creo que lo que ha dicho es un reconocimiento del esfuerzo que vamos a hacer en Galicia: 83 kilómetros de Orense-Lalín-Santiago, más de mil millones de euros. Lógicamente tenemos un presupuesto el primer año que le parecerá exiguo, pero el compromiso que asume el GIF es plurianual —me estoy refiriendo a la cantidad global—; en un inicio tenemos que hacer expropiaciones, tenemos que adjudicar proyectos y adjudicar obras, y lógicamente el arranque siempre es más lento. Sí respaldo lo que usted ha dicho, que se trata de una obra muy compleja, porque el trazado es muy complejo. Insisto, y perdone que me ponga pesado, en que el GIF no planifica, la encomienda de planificación la tiene el Gobierno a través del Ministerio de Fomento. Nosotros recibimos encomiendas muy concretas para construir líneas, mantenerlas y explotarlas.

Yo creo que, respecto de lo que decía el señor Ayala del Grupo Popular, he asumido la responsabilidad de un retraso en la línea del corredor de Levante, es cierto. No es una disculpa que no tengamos la declaración de impacto, la hemos tenido cuando la hemos podido tener y en el momento que se ha considerado pertinente, pero sí le puedo decir que ese retraso lo vamos a recuperar con creces. Ya dispongo, como he dicho, de siete proyectos para los que si puedo haré el concurso correspondiente en el plazo más breve posible.

Nada más por mi parte.

El señor **PRESIDENTE**: Dando las gracias al presidente del Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, suspendemos la sesión por unos breves momentos para despedir al compareciente y recibir al próximo. **(Pausa.)**

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE RENFE (CORSINI FREESE). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO BNG (número de expediente 212/001736), DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA (número de expediente 212/001686) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 212/001786.)**

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la sesión dando la bienvenida al señor presidente de RENFE, don Miguel Corsini, que nos acompaña para compare-

cer en el turno que le correspondía en cumplimiento del orden del día de esta Comisión.

Si el señor presidente de RENFE está preparado, le damos la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Corsini Freese): Señor presidente, señorías, buenas tardes.

Hoy era un día en el que teníamos que estar viajando todos juntos. Lamentablemente no ha podido ser, como me hubiese gustado, como hubiera sido mi deseo, pero ese viaje queda pendiente y lo realizaremos cuando SS.SS. lo estimen oportuno. La verdad es que estaba previsto, pero es que ha habido un cambio en las fechas de la convocatoria, lo que me ha impedido poder haber gozado de su presencia.

Los presupuestos de explotación y capital que presenta RENFE para el ejercicio de 2004 contienen la plasmación en un año de los objetivos estratégicos que deben permitir continuar mejorando la calidad de nuestros servicios y los resultados económicos como en años anteriores. Durante el próximo ejercicio 2004 se pondrá en marcha la adaptación del sistema ferroviario español a las directrices europeas, con la aprobación por las Cortes del proyecto de ley del sector ferroviario, actualmente en discusión. Esta circunstancia no debe impedir que los responsables actuales plasmen sus proyectos y acciones estratégicas en este presupuesto, pues el proyecto de ley no debe alterar los objetivos ya conseguidos y los que debemos alcanzar en cuanto a seguridad, calidad y buen servicio a nuestros clientes. Por todo lo antedicho, el presupuesto del año 2004 tiene como base un conjunto de proyectos estratégicos que permitirán alcanzar los resultados previstos en este presupuesto y mejorar la posición en ejercicios siguientes. Hay hechos significativos que inciden directamente en las proyecciones de la empresa, incluso en los planteamientos estratégicos de varios negocios de RENFE: explotación de alta velocidad, adquisición de material, repercusión en el área de mantenimiento de material, como consecuencia de la incorporación de RENFE a la construcción del mismo, etcétera. Dichos hitos se han incorporado al presupuesto para el ejercicio de 2004, independientemente de su posterior adaptación al nuevo modelo ferroviario.

Desde el punto de vista de las relaciones económicas de la empresa con el Estado este presupuesto debe enmarcarse en el mismo entorno de ejercicios anteriores. La gestión de la infraestructura, la gestión de la circulación y mantenimiento de la infraestructura la organiza RENFE por cuenta del Estado. Esta actividad se desarrolla dentro de la empresa por medio de organizaciones dedicadas exclusivamente a ello. 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, como contrato de servicio público, y en el caso de regionales también con aportaciones contractuales de

las comunidades autónomas. El resto de actividades se realizan en régimen de mercado en donde la aportación del Estado se efectúa en el marco de un plan de viabilidad, equilibrando el resultado neto del conjunto de las unidades de negocio, deficitarias unas y con beneficios otras. El Estado financia el coste derivado de los intereses de la deuda del Estado. En síntesis, la aportación del Estado está justificada desde el punto de vista económico y los objetivos de la empresa determinados en el modelo actual, pudiendo seguirse su cumplimiento de forma pormenorizada. Durante el presente ejercicio de 2003 RENFE ha firmado con los representantes sindicales el decimocuarto convenio colectivo y con posterioridad un nuevo expediente de regulación de empleo, con prejubilaciones voluntarias y bajas incentivadas; en el mismo se siguen idénticas líneas que en el anterior, como se acordó nuevamente con los sindicatos mayoritarios de la empresa.

A continuación, expondré un avance de los resultados del ejercicio en curso, para pasar a referirme al presupuesto de 2004 y a las perspectivas de futuro. Avance del año 2003. Las principales variaciones que se producen hasta la fecha respecto al año anterior vienen determinadas por un aumento de los ingresos totales de la empresa de 21,8 millones de euros y una disminución de los gastos de 16,8 millones. Este incremento de ingresos se reparte prácticamente por igual entre los ingresos derivados del tráfico de viajeros y mercancías y el resto de ingresos comerciales. En el caso del transporte de viajeros el incremento es de 14 millones de euros, destacando el crecimiento de 5,8 en regional y un 4,7 en cercanías. Por otra parte, el tráfico en el transporte de mercancías, en su vertiente internacional, se ha visto afectado por la evolución de la economía europea, y los ingresos asociados al mismo se mantienen ligeramente por debajo del año anterior. La puntualidad de los trenes que operan en las unidades de negocio de los viajeros sigue siendo satisfactoria, alcanzando el 94,1 por ciento en los servicios regionales, el 98,3 por ciento en cercanías, el 90 en grandes líneas y el 99,8 en alta velocidad. Los gastos totales en este periodo han descendido en un 0,9 por ciento, pasando de 1.974,8 millones de euros en el año 2002 a 1.958 millones de euros en 2003. Los intereses financieros han disminuido, pasando de 241,8 millones de euros en el año 2002 a 199,8 millones de euros en 2003, 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 y resultados extraordinarios de menos 1.337,9 millones de euros, cumpliendo el presupuesto de explotación de RENFE incluido en los Presupuestos Generales del Estado aprobados para el año 2003. Adicionalmente este año se consignó una aportación de capital de 10,4 millones de euros, de los cuales 9,4 millones de euros corresponden al plan de recursos humanos, financiación del plan de jubilaciones anti-

cipadas y bajas incentivadas, y un millón de euros a la aportación para la Agrupación europea de interés económico sobre Europa y el Mediterráneo, para los estudios de conexión de alta velocidad con Francia, totalizando 1.348,5 millones de euros de aportación del Estado a RENFE en el ejercicio de 2003.

Por lo que se refiere al presupuesto de 2004, las aportaciones del Estado son de 1.397,8 millones de euros, correspondiendo 700,4 millones de euros a la subvención de explotación destinada a cercanías, regionales, intereses de la deuda del Estado, intereses asociados a la infraestructura y plan de viabilidad. Este último incluye el pago del canon al GIF por un importe de 29 millones de euros. La subvención de capital destinada a la gestión de la infraestructura, el plan de recursos humanos y la Agrupación europea de intereses económicos Europa-Mediterráneo asciende a 688,4 millones de euros.

El presupuesto de explotación elaborado por RENFE presenta un resultado, antes de subvenciones, de menos 1.369,7 millones de euros, de los que aproximadamente el 55 por ciento corresponden al convenio de gestión de infraestructura, el 17 por ciento a gastos financieros de la deuda del Estado, el 18 por ciento a obligación de servicio público, cercanías y regionales, y sólo un 10 por ciento al saldo neto de beneficios y pérdida de las unidades que operan en el mercado. En otras palabras, más del 90 por ciento corresponde a actividades de servicio público en infraestructura, cercanías, regionales y deuda del Estado y menos del 10 por ciento corresponde a actividades en régimen de mercado. Con las aportaciones previstas, Renfe presenta un presupuesto equilibrado de ingresos y gastos, como en años anteriores. Por partidas, y en comparación del presupuesto para 2004 y el del año anterior, cabe hacer los siguientes comentarios. Los ingresos de tráfico prevén un crecimiento del 8,8 por ciento sobre el avance del año 2003; los gastos totales representan un incremento del 1 por ciento, inferior a la previsión de inflación. Los gastos de personal incorporan una política salarial acorde con lo dispuesto en el XIV convenio colectivo en vigor y la continuación de los planes de recursos humanos llevados a cabo hasta el momento. Los materiales y servicios de exterior presentan un incremento del 3,2 por ciento sobre 2003, como consecuencia de una mayor actividad e incorporación de nuevos servicios, además del pago de cánones según la legislación vigente. Los gastos financieros contemplados en este presupuesto alcanzan la cifra de 399,5 millones de euros.

Por otra parte, el endeudamiento previsto al 31 de diciembre de 2004 asciende a 8.876,8 millones de euros, con un incremento del 20,7 por ciento respecto al ejercicio anterior. Este endeudamiento viene derivado de los proyectos de inversión en marcha y que están relacionados fundamentalmente con los nuevos servicios de alta velocidad. En el ejercicio 2004 con-

tinuaremos avanzando en la materialización de nuestro objetivo de impulsar el ferrocarril español como medio de transporte que dé soluciones y respuestas a la necesidad de movilidad de la sociedad.

En cuanto a las inversiones, Renfe tiene previsto invertir 1.978,6 millones de euros en el ejercicio 2004, de los que 1960 corresponden a inversiones materiales y 18,6 millones de euros a inversiones financieras. Las inversiones destinadas a operaciones de transporte alcanzarán la cifra de 1.272,2 millones de euros. De esta inversión 898,4 millones de euros se dedican a la adquisición de material rodante que será explotado en las nuevas infraestructuras de alta velocidad y conexiones con las mismas. Durante el ejercicio se entregarán la mayoría de los trenes contratados en el año 2001 para la línea Madrid-Barcelona y conexión con la red convencional con el siguiente volumen de inversión en el año. Treinta y dos trenes de velocidad máxima, 230/250 kilómetros por hora, 510,1 millones de euros; 20 trenes de velocidad máxima, 250/270 kilómetros por hora, que realizarán tráficos intermedios, 117,5 millones de euros; 12 trenes autopropulsados de rodadura desplazable que realizarán tráficos compatibles entre la línea de alta velocidad y las convencionales, 123,4 millones de euros. Asimismo, está previsto el primer pago de nuevos contratos de material rodante que será destinado a otra línea de alta velocidad actualmente en fase de ejecución, Córdoba-Málaga accesos, ramales y conexiones transversales, por importe de 147,4 millones de euros. Otras inversiones significativas de las unidades de negocio y operadores de transporte destinadas a atender incrementos de demanda o reducción de costes operativos son: 80 trenes modulares para tráfico de cercanías por importe de 68,8 millones de euros; 21 trenes diesel TRD contratados en el año 2001 para el tráfico regional, con una inversión en el ejercicio de 57,1 millones de euros; modernización y mejoras técnicas en locomotoras de mercancías por importe de 23,8 millones de euros; adquisición de vagones por un importe de 22,9 millones de euros. Dentro de este apartado de inversiones está incluida la organización de nuevos talleres en Madrid y Barcelona para el mantenimiento de algunos trenes de alta velocidad por importe de 63,9 millones de euros. Las inversiones en activos de infraestructuras y estaciones ascienden a 679 millones de euros que incluyen convenios con comunidades autónomas con las siguientes actuaciones: con la Xunta de Galicia, 46,9 millones de euros; la Junta de Castilla y León, 18,2 millones de euros; el Plan especial Extremadura, 50,1 millones de euros; inversiones en la red convencional ligadas a la alta velocidad entre las que se encuentran los accesos a Jaén de alta velocidad, 23,2 millones de euros y la red de Murcia, 20 millones de euros.

Para programas de rehabilitación y reposición de activos de infraestructuras se destinarán 283,2 millones de euros. En este apartado se han incluido las inversio-

nes destinadas a potenciar el desarrollo comercial de las estaciones, algunas afectadas por la construcción de nuevas infraestructuras y otras instalaciones ferroviarias, como son las estaciones de Barcelona Sans y Madrid Chamartín, con un importe de 30 millones de euros que realizará la unidad de negocio de estaciones, y la terminal de mercancías con un importe de 22,2 millones de euros. Finalmente, quiero indicar que el 1 por ciento del presupuesto —18,8 millones de euros— se destina al apoyo corporativo a las distintas áreas de la empresa, con especial relevancia de las relacionadas con los sistemas de información y la informática.

En lo que se refiere a las perspectivas de futuro, durante el próximo año 2004 seguiremos trabajando en la adecuación, perfeccionamiento y especialización de los sistemas organizativos y de gestión. Otras áreas de interés serán mejorar los sistemas de información al cliente, tanto en viajeros como en mercancías; el diseño de nuevas ofertas comerciales entre las que se incluye la puesta en servicio de la línea AVE Madrid-Zaragoza-Lérida que se inaugurará estos días, y la apertura de nuevas oportunidades de negocio a través del establecimiento de alianzas estratégicas. Respecto a la calidad, continuamos implantando el sistema de aseguramiento a la gestión de calidad y medioambiental en nuestro proceso, procedimientos y productos, todo ello en un marco general de resultados económicos que cumple con los compromisos adquiridos por el Estado. Estamos también inmersos en un proceso de apertura del mercado ferroviario. La Unión Europea sigue dando los pasos para evolucionar hacia un sistema ferroviario europeo interoperable y más competitivo.

En el ámbito nacional, como ya se ha señalado, el Gobierno ha preparado el régimen jurídico y legal que posibilitará avanzar hacia el nuevo modelo de ferrocarril en España. El proyecto de ley actualmente en trámite parlamentario pretende garantizar la viabilidad futura del sistema ferroviario estatal. Para ello prevé la construcción de nuevas infraestructuras y la prestación de nuevos servicios de transporte ferroviario de competencia estatal, siendo especialmente consciente de la necesidad de que los servicios de transporte se presten de forma eficaz, continuada y segura y garantizando el derecho de los usuarios a acceder a dichos servicios en adecuadas condiciones de calidad y seguridad.

Como se ve, estamos inmersos en un momento de cambio cuyo umbral vendrá marcado por un calendario que no parece lejano y que fijará los pasos que habrá que ir dando hacia una reforma global del sistema ferroviario por la apertura a la regla de la competencia. Avanzamos en este sentido hacia lo que será la mayor transformación que tenga que experimentar RENFE desde su fundación. De hecho, durante los últimos años la empresa se ha venido preparando tanto desde el punto de vista organizativo y de eficacia empresarial como por lo que respecta a la especificación de la

oferta ferroviaria para ser capaz de afrontar los retos que se avecinan de cara a esta transformación. En este sentido hay que resaltar que la progresiva adaptación de RENFE a las exigencias del mercado y de la normativa comunitaria estableciendo criterios de segregación de cuentas y balances correspondientes a la gestión de infraestructura y los servicios de transporte, permitirá una transición suave hacia el nuevo modelo. Ante esta nueva situación partimos con la ventaja de nuestra experiencia y nuestro saber hacer profesional, lo que ha de servirnos para afianzar nuestra posición en el mercado de los clientes de transporte por ferrocarril en un futuro inmediato.

Creo que con esto he terminado una exposición general del año en curso, de las previsiones y los presupuestos, así como las inversiones para el año 2004. A continuación, aparte de agradecerles su tiempo, quedo a disposición de SS.SS.

El señor **PRESIDENTE:** Para turno de intervenciones, tiene la palabra el señor Contreras, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **CONTRERAS PÉREZ:** En primer lugar, quiero decir, al igual que en mis anteriores intervenciones, que dada la limitación del tiempo que tenemos, le vamos a dar una serie de preguntas por escrito porque sería materialmente imposible incluso leerlas, pero creemos que es importante que se desbroce el presupuesto de forma que los datos macroeconómicos del presupuesto de RENFE puedan llegar al ciudadano y cómo se traduce eso en beneficio de los servicios. Creo que eso es fundamental; por tanto ahora le entregaré estas preguntas escritas.

Sí quiero hacerle directamente las preguntas que son más generales. En primer lugar quisiera resaltar, como hicimos anteriormente con el secretario de Estado, que este año hay una apuesta clara del Gobierno por el ferrocarril. Estas políticas ferroviarias se desarrollan por la Dirección General de Ferrocarriles, por el GIF y por RENFE. Quien ha incrementado más considerablemente los gastos de inversión es RENFE. Según los datos del propio Ministerio de Fomento se incrementan el 113,75 por ciento, mientras que el GIF —que en años anteriores era el que se llevaba la gran tajada, por decirlo de una forma corriente— en esta ocasión ha descendido hasta el 5,40 por ciento, y en el caso de la Dirección General de Ferrocarriles se incrementan el 10,46 por ciento; por tanto, está clara la apuesta por el ferrocarril que hace el Gobierno. Suponemos que esto está en el marco de la Ley del sector ferroviario a la que usted ha hecho referencia y a las nuevas directrices de la Unión Europea. En ese contexto, ya que una de las unidades de negocio que presentan mayores dificultades es la unidad de negocio de mercancías, nos gustaría saber cuál es su situación actual y cuál es su posible evolución de cara al futuro, porque si no tengo mal entendido la unidad de negocio de mercancías tiene

pérdidas. Queremos saber qué piensa hacer RENFE para cambiar la posición de esta importante unidad de negocio. También nos gustaría que dentro de lo posible se nos facilitasen los datos de los gastos e ingresos de las distintas unidades de negocio. El régimen de cada una de las unidades de negocio es distinto, existe una situación compleja y sería conveniente saber qué unidades de negocio están teniendo beneficio, incluyendo por supuesto las que se hacen por cuenta del Estado y que por tanto reciben subvenciones.

Haciendo referencia a datos que aparecen en las cuentas de la empresa a nivel global, me gustaría resaltar, y obtener si es posible, una explicación o una interpretación de estos datos respecto de las subvenciones netas a la explotación. La evolución de las subvenciones netas a la explotación ha sido la siguiente. En el año 2002 fueron 1.427 millones de euros; en el 2003 descendió a 1.357 millones de euros —en principio, esto lo interpreto como un dato favorable—, pero en 2004 nuevamente se produce un incremento a 1.434 millones de euros. Me gustaría que nos diese una interpretación desde su punto de vista de esta evolución en cuanto a las subvenciones netas a la explotación.

También hemos observado que en el inmovilizado material neto —supongo que aquí está la inversión en material móvil y otro tipo de inversiones, como las que se hacen en infraestructuras, etcétera— se produce un incremento importantísimo este año, pasando de 6.952 a 8.375 millones de euros. El año pasado también se produjo un incremento del 6,85 por ciento, pero este año es muy significativo puesto que se trata del 20,46 por ciento. ¿A qué se destina ese importante incremento en lo que se denomina inmovilizado material neto?

Otro asunto que nos gustaría conocer es el siguiente. Por parte de RENFE había unas previsiones económicas porque iba a entrar en funcionamiento la alta velocidad Madrid-Zaragoza-Lleida a principios de año. Eso supongo que estaría previsto en los presupuestos correspondientes a 2003, tanto en los ingresos como en los gastos. ¿Cómo se estima que van a repercutir estos nueve meses de retraso? ¿Se neutraliza la situación porque no hay gastos y no hay ingresos o se suponía que iba a haber algunos beneficios y, por tanto, sí influye en la cuenta de resultados?

Otro tema que nos preocupa desde hace tiempo —hemos insistido en ello en todas sus comparencias— es el contrato-programa. El último contrato-programa que se firmó fue el correspondiente al año 1999-2000 y progresivamente este contrato-programa se ha ido prorrogando, pero en una prórroga —no lo sé— se podrán actualizar datos numéricos, pero no cambiar la filosofía, que sigue siendo la misma. Si ahora hay una Ley del Sector Ferroviario, si va a desaparecer el GIF porque se va a integrar en el nuevo ADIF, se requerirá la elaboración de un nuevo contrato-programa. Me gustaría saber si se está trabajando en eso o si no se está trabajando y si RENFE cree conveniente elaborar ese

nuevo contrato. Por cierto, lo tenía RENFE, pero no lo tenía el GIF ni lo tenía FEVE. Nosotros en alguna ocasión lo hemos reclamado para el GIF, y creo que con razón, porque según nuestro punto de vista —esto no tiene que ver con esta comparencia, pero lo digo por aclarar nuestra posición—, el GIF no ha actuado...

Voy terminando.

El señor **PRESIDENTE**: Simplemente se le ha encendido la luz roja, pero puede continuar.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Voy a ser muy breve, señor presidente.

Creo que sí ha sido positivo que exista un contrato-programa para RENFE y no ha sido positivo que no lo tuviese el GIF. Pedimos —y lo digo como referencia para el futuro— que en la nueva situación se defina cuanto antes ese contrato-programa y cuáles son las responsabilidades que va a tener el Gobierno respecto a los nuevos entes empresariales que surjan de la aplicación de la Ley del Sector Ferroviario. Esto será positivo para todos, en primer lugar para los ciudadanos; en segundo lugar para las empresas; y en tercer lugar para el propio Gobierno. Es bueno para el propio Gobierno que se clarifiquen las distintas posiciones.

Otro asunto de extraordinaria importancia que siempre reiteramos en preguntas es la supresión de pasos a nivel. Sabemos que se está trabajando en la supresión de pasos a nivel, pero si es posible nos gustaría saber cuánto se va a dedicar por RENFE este año a la eliminación de pasos a nivel con movimientos de circulación superiores a 1.500, porque luego nos dan datos de que se han eliminado 200, pero cuando vemos la lista resulta que la circulación de muchos de esos pasos a nivel es cero; es decir, que ha desaparecido la línea, que se ha hecho una línea nueva y esa ya no es operativa, etcétera. Nosotros queremos saber cuántos se van a quitar de los que realmente están incumpliendo el reglamento de la LOT.

También nos gustaría saber la temporalización en cuanto a la recepción de esos trenes de los que nos ha hablado antes, esos 32 trenes de velocidad entre 330 y 350 kilómetros hora, entre 200 y 220, etcétera. Queremos conocer la temporalización para la recepción de esos trenes porque sabemos que el año pasado se pagaron unas cantidades por esos trenes, que este año se pagan otras distintas, pero no sabemos cuándo se van a empezar a recibir.

Para terminar, queremos saber si va a incidir de alguna forma, puesto que los trenes todavía no están, la entrada en funcionamiento de la línea Madrid-Zaragoza-Lleida? ¿Va a incidir en el número de trenes que están operativos en la línea Madrid-Sevilla? ¿Se van a mantener los mismos trenes que hay? No me refiero a la frecuencia, sino al número de trenes, a si se van a mantener el mismo número de trenes a pesar de la entrada en funcionamiento de la línea Madrid-Zaragoza-Lleida?

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

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor Corsini, quiero agradecerle su invitación, agradecimiento que hago extensivo al señor Escribano, ya que antes no lo hice. No hemos podido estar; quizá algún día podamos, nos queda tiempo y ya veremos después quién estará, pues todos nosotros somos interinos.

Quiero hacerle algunas preguntas. La primera, las fechas; ahora se las acaban de pedir, pero yo intencionadamente las solicité antes. Quería hablar no de cuándo les van a entregar los trenes, que yo más o menos lo sé, sino de la velocidad de 350 que todo el mundo conoce y que después no ve porque en estos momentos no puede ser.

Respecto a los trenes hay otra cosa que me preocupa. Los trenes fueron adjudicados a dos compañías a partes iguales, una es Talgo, que parece ha presentado un prototipo para trabajar, y la otra es una compañía que tiene la contrata en marcha, pero que tiene también un contrato de colaboración con otra compañía cuya matriz tiene muchos financieros. Quisiera saber si ahí puede producirse algún problema de entrega o de costes que afecte a los presupuestos.

También quiero preguntar en relación con la línea de Puigcerdá. Tengo dudas y me da la impresión de que la cantidad que se presupuesta es muy baja, incluso respecto a la que el ministro se había comprometido inyectar en la línea hasta 2007. De acuerdo que son los inicios, pero es cuando hay que volcarse, porque de otra forma no lograremos poner a flote la línea. Nosotros hemos intervenido en varios trámites en el Congreso respecto de esta línea, y de una moción salió que se nos presentase un plan global de actuaciones. Antes me ha comentado el señor secretario de Estado, y yo le he comentado lo mismo, que este plan tenía que llegarnos a nosotros cuando yo lo pedí. Yo creo que sí, porque a pesar de que los protagonistas a la hora de recibir el plan fueron los alcaldes a los que se lo entregó el ministro, no hubiese costado nada que este plan que se había solicitado en una moción aprobada en Pleno, se hubiese entregado a la Comisión de Infraestructuras para seguir su desarrollo. Quizá el Gobierno cree que este tipo de planes no tienen que venir antes aquí, sin embargo, con otros gobiernos sí venían, por ejemplo el Plan Ferroviario o el Plan de Infraestructuras. He de comentar que como tal, entregado a la Comisión y lo hemos dicho muchas veces, el Plan de Infraestructuras vigente, 2000-2007, del Grupo Parlamentario Popular, se ha explicado indirectamente muchas veces en alguna comparecencia del ministro o del secretario de Estado y en algunas preguntas, pero no se ha presentado a la Cámara. Creo que los miembros de mesa y portavoces, al menos de la Comisión de Infraestructuras no digo toda la Cámara, podríamos haber tenido el plan, aunque muchos ya lo tenemos porque nos lo hemos agenciado. Si son planes que se originan en la Cámara

se debe entregar este plan a los miembros de la Cámara, al menos a los implicados directamente. Yo solicito el plan. Si se me da bien. El otro día se me decía en una interpelación que los alcaldes compañeros de mi partido lo tenían, y que se lo pidiese. Yo estoy en esta Cámara y creo que el Gobierno se lo tiene que dar a la Cámara. Es una cuestión de cortesía. Se lo pediré a RENFE, se lo pediré al secretario de Estado o se lo pediré al ministro de forma más oficial, y si es necesario lo pediremos por escrito.

Señor Corsini otra línea que nos ha preocupado siempre es la de Lleida-Manresa. Este año tiene muy poca cantidad, no llega ni al millón de euros destinado a renovación del tramo Cervera-Calaf, y no da para nada. Me ha chocado una respuesta que han dado al señor Labordeta, no sé si del señor Escribano o del señor secretario de Estado, lo veré en el «Diario de Sesiones», ya que es donde iremos a buscar todos los números que ustedes nos cuentan. Si nos ven distraídos cuando nos dan los números, que son muchos y muy difíciles de tomar, de buscarlos y de contrastarlos, después, leyendo el «Diario de Sesiones» lo sabemos. He sacado la conclusión de que para no perjudicar y mejorar la recepción de todo lo que sea la alta velocidad en Lleida, las lanzaderas a Binéfar y Monzón, en esta línea que está en muy buenas condiciones porque hasta ahora era la línea actual, no se va a quitar ningún convoy, incluso se va a aumentar el tráfico por allí, pero tendríamos que pensar en un símil en la línea Lleida-Manresa, que comprende Manresa, Cervera, Calaf, Tàrraga, Mollerusa, un montón de poblaciones que con la alta velocidad puede ser un polo de atracción, pero con la línea Lleida-Manresa actual le aseguro que no lo va a conseguir.

Me avisan con la luz roja que se me agota el tiempo. Hubiera querido preguntar algo que no tengo claro en el presupuesto, en concreto las cantidades que se refieren al corredor del Mediterráneo en el tramo Vandellós-Tarragona. Nos parece insuficiente la cantidad que va destinada al subtramo primero, y en los proyectos de conexión de la alta velocidad con ese corredor hay una cantidad de unos 2 millones de euros que no sabemos a qué están destinados.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Rodríguez quiere intervenir?

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: ¡Digo yo!

El señor **PRESIDENTE**: Tiene usted la palabra, señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: No sé, señor presidente, si seré yo la excepción y hay que preguntarme si quiero intervenir cuando he pedido la comparecencia, porque es al único que pregunta. **(Risas.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señor Rodríguez, quizá porque le veo a usted más lejos. No se moleste si se lo pregunto, pero es que hay grupos que están presentes y no intervienen. Es un placer para nosotros que intervenga.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** Brevísimamente. Señor Corsini, en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2004 la inversión de RENFE que efectivamente es muy cuantiosa, significa el 3 por ciento del total para Galicia. Curiosamente una cifra, 58 millones de euros que coincide también con la del año pasado y porque la coincidencia también es parcial en relación con la impresión por provincias, me gustaría preguntarle si es que una parte de la inversión de RENFE para el año 2004 en Galicia es presupuesto deslizado del año pasado, es decir no ejecutado plenamente en el año 2003. En los últimos datos que tengo, de los 58 millones de euros el año pasado se invirtieron 21 millones. Le vuelvo a repetir que la cifra coincide en el montante global, pero pienso que también en algunos aspectos parciales, a los que después haré alusión. La segunda cuestión que me gustaría plantearle es el hecho de que en su intervención no hay una valoración suficiente y sobre todo una propuesta inmediata para mejorar los servicios y los horarios, tanto de los trenes que ustedes llaman regionales, los únicos que hay en el caso de Galicia, pues no existen cercanías, como usted sabe, a pesar de las características y las frecuencias que en muchos tramos darían para eso. La reducción de los tiempos de viaje, que también es posible con la mejora progresiva de las infraestructuras y la coordinación de los servicios. Usted sabe que es increíble, pero en Galicia, por ejemplo en los años ochenta o sesenta era posible ir en ferrocarril desde Ferrol a Ourense. Hoy no es posible, es decir hay un retroceso alarmante, y no es tanto por los escasos servicios que hay, sino porque ni siquiera existe la preocupación para coordinar los distintos servicios regionales que hay, de tal manera que un tren que llega hasta Monforte llevarlo 48 kilómetros más no cuesta nada; además, tengo constancia de que son trenes que mueren allí, que el conductor y el revisor no tienen trabajo, incluso se les paga por no hacer nada. En el caso de Ferrol, servicios que están desde las ocho de la mañana hasta las tres de la tarde sin actuar, con el revisor y el conductor sin trabajar. Es un boicot declarado para que determinado tipo de servicios no funcione y no impulsar el uso del ferrocarril en zonas que sí se podrían utilizar, o dígame usted cómo hay que llamar a eso. La mejora de los tiempos de viaje, la coordinación de los servicios y la mejora de material rodante es fundamental. En los trenes de largo recorrido en Galicia no es excepcional que cada mes haya un incidente o un accidente y desde luego la puntualidad que usted dio del 90 por ciento en los servicios de largo recorrido será la media, pero en Galicia ni el Talgo diurno ni el tren expreso nocturno —aunque casi siempre funciona mejor— hacen el horario Madrid-

Galicia o Barcelona-Galicia en los tiempos de viaje establecidos. No se puede esperar al año 2010 para que haya trenes de alta velocidad ni para solucionar este problema que cada vez es más angustioso.

La tercera cuestión es algo que puede ser también sintomático de cómo se actúa. Yo el año pasado —y se lo leo literalmente, para que vea usted lo expresivo que es— le pregunté: ¿Se va a construir el apeadero de Agriña, A Coruña, en el año 2003? Contestación: En el año 2003 se va a proceder a la licitación de las obras; una vez adjudicadas y contratadas se llevará a cabo su construcción durante ese mismo año. Estamos acabando el año 2003 y yo no vi el apeadero por ningún lado. Por cierto, supone una cantidad ridícula montar un apeadero en un sitio a 3 kilómetros de la estación central de A Coruña. También le pregunté: ¿Se va a ejecutar en 2003 lo establecido en el convenio con el Ayuntamiento de Lugo relativo a la estación de O Ceao? Contestación: Sí, está previsto construir a lo largo de 2003 la nueva estación de mercancías de Lugo. Fui a Lugo y no hay tal estación de mercancías. Una cuestión de este montante puede retrasarse un año, pero realmente ya parece una canción inacabable. Esto me lleva a pensar que una parte de estos presupuestos se desliza de unos años para otros, porque si no, no tiene explicación de ningún tipo. Habría que sacar de la necesidad virtud y tratar de exprimir algo más lo que puede dar de sí la potencialidad del ferrocarril, sin esperar a los grandes acontecimientos que tendrán lugar a partir del año 2010. Sin ir más lejos, me parece que serían mejorables los tiempos de servicio por ejemplo entre A Coruña y Vigo, con la mejora progresiva de la infraestructura, habría que ir sacándole partido a eso. Es increíble, pero los trenes entre A Coruña y Vigo van, gran parte de los días, en horas determinadas, con la gente en los pasillos. Llevamos diez años así y no hay manera de mejorarlo o de cambiarlo. Y no son trenes baratos, un TRD cuesta comparativamente más que un AVE y no se devuelve el dinero a nadie. Llevamos así muchos años y habría que intentar arreglarlo. Hay casos en que al personal se le paga por no trabajar; se podría sacar rentabilidad a un vehículo que está parado en una estación y por lo menos hacer viajes lo que dé de sí hasta las tres de la tarde. Sería más rentable, no creo que provocase más gasto y podríamos empezar a cambiar la línea descendente de pérdida de viajeros para el ferrocarril, en concreto alguna zona como la de Ferrol-Coruña. Como usted sabe, el tramo entre A Coruña y Vigo no puede dar más de sí. Yo me quedo admirado del masoquismo de la gente y de cómo compite con un autobús por la autovía. Realmente hay que ser fiel al servicio. Esto es lo que yo le quería preguntar, proponiendo un cambio de rumbo en ese aspecto.

El señor **PRESIDENTE:** En nombre del Grupo Popular, el señor Ayala tiene la palabra.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, si le parece bien, compartiré mi tiempo nuevamente con el señor Delgado.

Bienvenido, señor presidente de RENFE, señor Corsini. Me congratulo de su presencia y de su informe, parece que ha actuado usted sobre esta Comisión como un bálsamo, nos ha tranquilizado, después de toda una tarde tan violenta. Hay que agradecer que las intervenciones en su comparecencia se hayan circunscrito a los términos en los que se deberían haber desarrollado todas. Quizá sea porque tranquiliza la buena gestión que ha realizado RENFE durante el ejercicio presente, durante el ejercicio 2003, y las buenas perspectivas para el ejercicio 2004.

Tal y como dijo usted el año pasado cuando compareció en esta Comisión, se ha cumplido las previsiones, se han cumplido los objetivos y se han cumplido fundamentalmente lo que entiendo que se encuentra en los principios máximos que el Partido Popular ha incorporado a los principios presupuestarios, a la filosofía del gasto público y a la filosofía de la realización y ejecución de los presupuestos. Usted dijo el año pasado que iba a intentar aumentar los ingresos comerciales y a bajar los intereses financieros, que se iba a empeñar en reducir el apoyo público con un incremento de los ingresos y una contención de los gastos y hemos visto que eso es así. Es así y se vuelve a reflejar en el presupuesto del año 2004, como se ha señalado aquí por distintos portavoces, algunos con una intención y otros con otra, pero lo cierto y verdad es que es inatacable que el presupuesto correspondiente a RENFE para el ejercicio 2004 se incrementa en un 113 por ciento con respecto al ejercicio actual. En las aportaciones del Estado —si no he tomado mal la cifra que me ha dicho y tampoco he hecho mal la operación correspondiente—, de 1.348 millones de euros que se aportaron para el ejercicio 2003, se van a aportar 1.397 para el ejercicio de 2004, lo cual supone solamente un 3,6 por ciento de incremento. Evidentemente, hay que relativizarlo con ese aumento, espectacular, por otra parte, del 113,75 por ciento para su presupuesto de gasto en el próximo ejercicio. Por tanto, el Grupo Popular se muestra tranquilo, se muestra satisfecho, tanto de la ejecución presupuestaria como de las previsiones para el ejercicio que viene. Tenía una preocupación importante por la seguridad de la línea, pero entendemos que con sus programas de rehabilitación y reposición de activos de alguna manera se van a ver satisfechos. He oído también la pormenorización que ha hecho de los mismos y espero que en la ejecución presupuestaria nuestra red ferroviaria actual alcance los niveles de seguridad que todos deseamos para conseguir que no exista siniestralidad.

Ya dejo la palabra a mi compañero, el señor Delgado. Sólo quiero congratularme con la preparación que ya está haciendo la empresa hacia la apertura a la libre competencia, la aplicación de la ley del sec-

tor ferroviario así lo obliga, que va a implicar para el ejercicio 2004 una doble misión. Una, gestionar el presupuesto más alto de la historia de RENFE y, dos, abordar la mayor transformación de la empresa en toda su historia, porque no se van a recobrar los sistemas anteriores a la existencia de RENFE con la convivencia entre distintos concesionarios, como allí había, y que eran tanto de la vía como de la operatividad. Ahora va a convivir con otros operadores exclusivamente, pero lo cierto y verdad es que va a suponer un salto cualitativo en la oferta ferroviaria española y RENFE no podía por menos que estar preparada.

Termino agradeciéndole su talante y la cantidad de datos ofrecidos.

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

El señor **DELGADO ARCE**: Intervengo con mucha brevedad pero no queríamos pasar por alto en esta ocasión y en esta comparecencia del señor Corsini la importancia que en estos Presupuestos Generales del Estado para el 2004 se da a las inversiones ferroviarias en la Comunidad Autónoma de Galicia. De los 1.045 millones de inversión total de todos los entes y ministerios en Galicia, más del 25 por ciento, en concreto, 283 millones de euros, se destinan al ferrocarril. Aquí actúa un conjunto de entes en el que en esta ocasión una cuantía muy relevante corresponde al Ente Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, que crece un 1.129 por ciento en Galicia y que va a acometer, entre otras, esa importante línea de alta velocidad entre Ourense y Santiago, que se va a convertir —lo digo gráficamente— en una línea de cercanías, porque va a poner a los ourensanos a 20 minutos de Santiago; unas obras que comenzarán el próximo año. Hay una actuación también importante del Ministerio de Fomento, que va a actuar en toda Galicia a través de los distintos corredores ferroviarios, invirtiendo 137 millones de euros, una pequeña pero también sustancial intervención de FEVE con 11 millones de euros y sobre todo, que es la que yo quisiera destacar, el presupuesto de nuestra Renfe, tan querida por todos los gallegos y españoles, que va a invertir 58 millones de euros, prácticamente lo mismo que en el pasado año, pero en una senda importante de inversión en Galicia. Está claro que los grandes objetivos de Galicia son las líneas de alta velocidad, es la comunicación con Portugal, es la malla interna, pero el mantenimiento de la actual línea en su mejora continua y constante para que por ella operen viajeros y más adelante, casi con más importancia, unos buenos transportes de mercancías se está acometiendo.

Yo le quería preguntar si las cantidades presupuestadas en el convenio con la Xunta de Galicia van a poder seguir permitiendo que se vayan acometiendo las programaciones que se están efectuando en estas líneas. El señor Rodríguez tiene razón en decir que hay velocidades que necesariamente tienen que mejorarse y que

hay que dar un mejor servicio. En concreto, me interesa mucho el impulso que se va a dar al centro logístico de Monforte de Lemos, que consideramos vital para el transporte de mercancías por ferrocarril. Reconociendo —y ya termino, presidente— el esfuerzo de Renfe junto con el conjunto de los entes que trabajan en la infraestructura ferroviaria, en modernizar nuestra comunidad y en dar así respuesta a los compromisos contraídos en el plan de infraestructuras y en el plan Galicia, termino mi intervención.

El señor **PRESIDENTE**: El señor presidente de Renfe tiene la palabra, para cerrar la comparecencia.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Corsini Freese): Señorías, cuando comparezco en esta Comisión —y lo llevo haciendo ya varios años— me queda la duda de si un tema tan árido como es el tema de los presupuestos no necesitaría alguna explicación mucho más extensa. Siempre tenemos que recurrir a las contestaciones por escrito, porque si no es muy difícil responder a todos. El escaso tiempo que tenemos, con esa cantidad de datos que yo les suministro, da para poco. Independientemente de que conteste puntualmente por escrito la relación de preguntas que SS.SS. me han formulado, porque son muchas y distintas, desde el punto de vista de lo que es un gestor ferroviario hace muchos años comparezco en esta Comisión de Infraestructuras. Se me ha tratado muy bien, no puedo decir otra cosa, por lo que siempre es motivo de satisfacción comparecer aquí delante de todos ustedes.

Yo creo que estamos en un momento dulce del ferrocarril. Para un gestor ferroviario que lleva muchos años en ferrocarril y que además ha conocido diferentes épocas y distintas dificultades, tener por delante la posibilidad de hacer cosas nuevas, que van desde comprar material, viendo las inversiones sustanciales que se están produciendo, los trenes que van a ir llegando, la posibilidad de tener esas nuevas infraestructuras que nos van a permitir la posibilidad de lucirse, porque es muy difícil lucirse en una operación ferroviaria con malas infraestructuras, con infraestructuras que tienen muchas dificultades en la operación del día a día, nos presenta un aspecto absolutamente distinto de lo que es el futuro. A mí me parece que el horizonte es fantástico y tengo que decirlo. No solamente nosotros. A través de nuestro contrato-programa, de una forma o de otra, vamos haciendo una gestión eficaz, que creo que se hace, y no lo digo por mí, porque detrás de mí tengo 32.000 personas que trabajan puntualmente. Que nadie se piense que me quiero apuntar ningún tanto. Son aportaciones que se producen de forma sistemática todos los años en la gestión que se mejora. Es todo un conjunto de lo que es una compañía que está intentando modernizarse.

Ahora viene la ley ferroviaria y tenemos que empezar a saber competir. Nosotros no tenemos ningún miedo a la competencia, nosotros llevamos mucho tiempo com-

petiendo con otros sectores. Lo que no hemos tenido es un operador ferroviario enfrente para saber si somos capaces de medir nuestra fuerza. Nosotros competimos con la carretera en el tema del transporte de mercancías, que tanto nos preocupa y que S.S. ha mencionado, y ahí estamos peleando todos los días y buscando nuestro hueco en el mercado. De una forma u otra competimos de manera eficaz con el avión en aquellos trayectos donde nosotros podemos hacerlo. Y lo vamos a hacer con los próximos operadores ferroviarios si hay operadores ferroviarios en el futuro. ¿Para eso qué necesitamos? Necesitamos buenas infraestructuras, tener toda la posibilidad de competir en igualdad de condiciones y nuevos trenes. Los trenes están llegando y lo seguirán haciendo a lo largo del año 2004. Van a llegar muchos trenes. Yo les he dado una relación pormenorizada de los trenes que van a ir llegando, los 32 trenes en alta velocidad, los autopropulsados, etcétera. El material se va a transformar, las locomotoras, también; se van a comprar trenes de cercanías, y se van a hacer muchas cosas más. Muchas veces, cuando hablamos de alta velocidad y de dónde se van a realizar esas inversiones tan cuantiosas, tan importantes, que nos van a permitir cambiar completamente el concepto del transporte para los españoles en los próximos años, cuando lleguemos a esos 7.200 kilómetros de alta velocidad, con esa cantidad de trenes que van a ir llegando y que van a ir de una forma u otra permitiendo dar un magnífico servicio a nuestros clientes, no podemos olvidarnos de las cercanías, que son nuestra espina dorsal. Nosotros transportamos gente en alta velocidad, en grandes líneas y en servicios regionales. Transportamos 350 millones de pasajeros en cercanías y esos 80 trenes que se van a comprar próximamente y esa renovación de nuestro parque, esas 250 unidades que tenemos, que van a ir siendo sustituidas de forma paulatina, nos van a permitir ser eficaces. Es una apuesta en muchos sitios distintos. Yo creo que la nueva ley ferroviaria nos va a permitir demostrar nuestra capacidad.

Es verdad que probablemente seré el último presidente de RENFE como tal, esa idea de la RENFE tradicional del año cuarenta y uno, con sus infraestructuras y con sus operaciones. Esa RENFE operadora tiene que acostumbrarse —y estamos en condiciones de hacerlo— a ser dos empresas con una sola cultura. Eso nos va a permitir que nuestra actual infraestructura termine pasándose a GIF y que otra parte se quede en la parte operadora, aunque siga habiendo una misma cultura ferroviaria. No puedo pensar de otra forma porque eso es lo que nos hará eficaces. Yo soy muy optimista. Es verdad que estamos en una etapa singular, apasionante, como todas las etapas de tránsito, porque estamos hablando de separar capacidades, infraestructuras, de separar al operador, todo eso habrá de hacerse en un tiempo determinado, en esa *vacatio legis* que se producirá en el momento en que la ley supere los trámites parlamentarios y tengamos que empezar a trabajar. Es

una etapa apasionante por lo difícil, pero que va a permitir una RENFE absolutamente distinta, una RENFE operadora y un gestor de infraestructuras.

Tenemos que ser muy optimistas. Tenemos un porvenir fantástico, desde el punto de vista ferroviario. Creo que España va ser en el entorno de los años 2010 el primer ferrocarril del mundo en líneas de alta velocidad. Porque es verdad que somos un país de tren, nuestra orografía así lo permite, pero hay que tener unas capacidades para endeudarse y para hacer frente a todas estas infraestructuras. En eso estamos trabajando. A mí me parece que es un orgullo, un motivo de satisfacción y un honor haber tenido la posibilidad de aportar en estos años que llevo trabajando mi granito de arena a este desafío tan importante que es el nuevo desarrollo ferroviario. Hay que apostar con optimismo por el futuro y no quedarnos en las pequeñas cosas.

El señor Rodríguez tiene razón, lo debo decir, porque si yo me comprometí el año pasado a arreglar un determinado apeadero y no se ha hecho, evidentemente estoy en falta, pero queda parte del año para resolverlo y habrá que aplicar un procedimiento de urgencia porque las palabras de un presidente de vez en cuando se cumplen. Vamos a ver qué pasa con los señores de infraestructura para que me resuelvan esos temas. Es muy difícil, aunque lo estamos intentando, mejorar sustancialmente de golpe y porrazo los servicios en Galicia, porque nos faltan las infraestructuras. En el momento en que vayamos mejorando las infraestructuras y sigan llegando los nuevos trenes, podremos ir mejorando los servicios y ustedes tendrán un magnífico servicio en Galicia. Pero no solamente en líneas de alta velocidad, en los regionales y cercanías, que muchas veces no se sabe muy bien dónde empiezan y dónde terminan, porque en unos sitios los regionales son cercanías y en otras son cercanías pura y simplemente. Pero estamos en el camino. Lo que nos hace falta es un poquito de tiempo. Yo siempre que he comparecido en esta Comisión he pedido un poco de tiempo, pero a mí me parece que mejoramos sustancialmente, y ahí están los resultados. Hoy hemos estado viajando a Lérida, ha habido muchas dificultades para ponerlo en marcha, pero ya está funcionando. A partir del día 11, cuando nuestros clientes y los viajeros empiecen a subirse, como lo habitual no es noticia, dejaremos de ser noticia, que es lo que pretendemos, pasar desapercibidos. Pasar desapercibidos significa que lo estamos haciendo bien. Yo les pido a ustedes un poquito de confianza. Por supuesto que contestaré puntualmente a todas las preguntas. En el Barcelona-Puigcerdá no hay nada secreto. Yo he estado en las reuniones con los alcaldes de la línea de Barcelona-Puigcerdá y no hay nada secreto. Lo que pasa es que se hace a dos bandas, parte de las inversiones las realiza el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de Ferrocarriles, y otra la hacemos nosotros, pero es público. Yo con mucho gusto les suministro los acuerdos, también los plazos, porque el

desarrollo de esa infraestructura se va a producir en una serie de años.

Sólo me resta agradecerle su apoyo, como siempre. Y contestaré puntualmente a todas las preguntas. También voy a ver si doy satisfacción al señor Rodríguez; tengo dos suspensos, tengo un 4,7, a ver si puedo llegar al 5 al final del ejercicio.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor presidente de RENFE.

Señorías, suspendemos la sesión unos breves momentos para despedir al compareciente. **(Pausa.)**

— **DEL PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO EMPRESARIAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS (CALVO-SOTELO IBÁÑEZ MARTÍN). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO-BNG (número de expediente 212/001729) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 212/001688.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías vamos a reanudar la sesión número 62 de la Comisión de Infraestructuras con la comparecencia del presidente del ente público empresarial Correos y Telégrafos, don Víctor Calvo-Sotelo Ibáñez-Martín. Es el último compareciente del día de hoy en esta Comisión.

Damos la bienvenida a don Víctor Calvo-Sotelo, que tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO EMPRESARIAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS** (Calvo-Sotelo Ibáñez Martín): Muchas gracias, señor presidente.

Señoras y señores diputados, por primera vez en mi calidad de presidente de Correos tengo el honor de comparecer para informarles del presupuesto del Grupo de Correos para 2004. Habiendo estado cuatro años en el Ministerio de Fomento como subsecretario, es para mí un placer volver a esta Comisión.

Antes de entrar en el detalle de las cifras del presupuesto para 2004, quisiera hacer un breve recorrido sobre la evolución del sector postal y del Grupo Correos. La evolución del sector postal viene marcada por una serie de factores. Uno, la liberalización, marcada por la nueva directiva postal, de 10 de junio del año pasado, que fija un progresivo calendario de liberalización. Desde el 1 de enero de este año se redujo el ámbito reservado, pasando desde los 350 gramos hasta un máximo de 100 gramos, y eso ha afectado, es un cálculo aproximado, a unos 43,7 millones de objetos, en el ámbito reservado y no reservado. Asimismo, dicho calendario fija los siguientes pasos de la liberalización. El 1 de enero de 2006 esta reserva se reducirá hasta los 50 gramos. Este proceso de liberalización marca el mundo postal. En segundo lugar, la evolución del sec-

tor postal viene marcada también por el cambio de las expectativas de los clientes. Los clientes hoy son más exigentes y demandan soluciones integrales y servicios de alta calidad. En tercer lugar, las nuevas tecnologías, frente a las que, aun cuando permiten un abanico de oportunidades para clientes y operadores, no hay que cerrar los ojos ante el efecto de ralentización del negocio postal que están suponiendo y que sobre todo pueden suponer en Europa, aunque en España, de momento, sigamos creciendo en volumen de objetos. En cuarto lugar, la globalización, que trae consigo un crecimiento del comercio y de los intercambios internacionales, lo que también conlleva una mayor competencia en los mercados y una mayor oferta de servicios.

Al igual que la mayor parte de los operadores públicos que evolucionan ante los cambios estructurales que provocan estas cuestiones, el Grupo Correos está abordando el proceso de modernización y renovación con una decidida apuesta por la capacitación de su personal y la rentabilidad económica y social de sus servicios. En este marco de evolución del operador postal, podemos adelantar alguna idea de los principales objetivos de Correos en el próximo plan estratégico, 2004/2006, que se está ultimando en estas fechas. Desde hace más de siglo y medio, Correos tiene la obligación legal de prestar servicios postales en todo el territorio del Estado con regularidad, a un precio asequible y con adecuados niveles de calidad. Esta actividad representa, actualmente y a futuro, su negocio principal, pero viene siendo incrementada y complementada con otros negocios y valores añadidos, que representan la principal fuente de crecimiento de ingresos y compensan las limitadas expectativas de crecimiento de un negocio maduro como es el correo. Como sociedad anónima estatal, Correos debe garantizar un servicio universal de calidad a todos los ciudadanos. El operador postal tiene como objetivo garantizar la sostenibilidad futura de todas y cada una de las actividades, a través de una clara orientación a la rentabilidad. Correos orienta la consecución de estos objetivos y obligaciones a través de una serie de pilares básicos que han de dirigir su actuación en cada negocio; externamente a través de la calidad de servicio y la orientación al cliente e internamente a través de la eficiencia y la orientación al cliente interno, en este caso nuestros empleados. Hablaré más de estos puntos y sobre los resultados de ese nuevo plan estratégico en una próxima comparecencia.

Entrando a hablar de los presupuestos, haré una reseña muy breve sobre el presupuesto conjunto del Grupo Correos, iré después a los datos más relevantes de la sociedad estatal, con especial incidencia en las inversiones, para finalizar con unas breves reflexiones de tipo general. El Grupo empresarial Correos está compuesto por cuatro empresas, la sociedad dominante, la Sociedad Estatal Correos, y tres entidades dependientes o participadas, que son Crono Express, Correos Telecom y Correos Híbrido. Los presupuestos agregados

de las cuatro empresas conforman el presupuesto del grupo, cuyas cifras más significativas son las siguientes: ingresos de explotación, 1.945 millones de euros; gastos de explotación, 1.843 millones de euros; beneficio antes de impuestos —me estoy refiriendo siempre al presupuesto para 2004—, 82.790.000 euros; número de personas y empleados en el grupo, 64.373; volumen de inversiones, 293 millones de euros; una flota de vehículos para dar otra magnitud del grupo, 13.126 unidades. Los ingresos de explotación para 2004 en el Grupo Correos alcanzan los 1.945 millones de euros, con un incremento del 4,9 por ciento respecto al año 2003. A estos ingresos contribuye en mayor medida la matriz Correos, con 1.785 millones, seguida de Crono Express, con 155 millones de euros. Los gastos de explotación del grupo para 2004 ascienden a 1.843 millones de euros, que, frente a los 1.723 millones de euros previstos para 2003, representan un crecimiento del 6,9 por ciento.

Brevemente, por cerrar los resultados del grupo, el resultado neto de explotación sería de 5,6 millones de euros; los resultados financieros, dos millones de euros; los resultados extraordinarios, 77,6 millones de euros. El presupuesto de 2004 registra un importe de 77,6 millones de euros, fundamentalmente consecuencia de las reversiones de gastos provisionados en ejercicios anteriores, cuyos riesgos se estima que cesen dicho año, y del incremento interanual previsto de las subvenciones de capital trasladadas al resultado. Eso configura, en el presupuesto de 2004 del grupo, un beneficio, antes de impuestos, de 82,8 millones de euros, superior en un 9,2 por ciento al resultado previsto del grupo para 2003, que sería de 75,8 millones de euros.

Pasando a hablar del capítulo fundamental de este grupo, que es la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, el presupuesto de explotación de la sociedad estatal para 2004 asciende a 1.780,3 millones de euros. Este presupuesto supone una variación interanual del 5,7 por ciento. Los ingresos de explotación son 1.785 millones de euros, de los que 1.775,4 son el importe neto de la cifra de negocios, de las ventas, en el año 2004. Esta cifra de ventas supone un incremento de 67,3 millones de euros, es decir, un 3,9 por ciento sobre los resultados esperados de 2003. Este crecimiento de la cifra de negocios se basa en gran parte en el crecimiento de los ingresos por servicios postales, que se incrementan en un 3,4 por ciento. Este incremento está fundamentado en un crecimiento moderado de los precios y en un aumento previsto de los volúmenes de objetos postales, del tráfico postal, en torno al 2 por ciento. Además de los ingresos por servicios postales, cabe destacar en el año 2004 la favorable evolución esperada de los productos parapostales y no postales, con un crecimiento presupuestado del 42 por ciento, suponiendo unos ingresos adicionales de 4 millones de euros. Este incremento se espera obtener a través de la red de oficinas

y es consecuencia de la potenciación de los productos existentes y de los acuerdos de comercialización.

En cuanto a los ingresos por la venta de productos filatélicos, se prevé que se incrementen en un 24,7 por ciento hasta alcanzar los 35,7 millones de euros en el presupuesto de 2004. Este aumento en 7 millones de euros está originado por la potenciación de la venta de productos filatélicos a través de nuestra red de oficinas y también por la celebración única en el año 2004 de una exposición mundial filatélica en Valencia, de la que esperamos tener unos ingresos del orden de los 5,6 millones de euros. Dentro de la línea de diversificación de ingresos de la red de oficinas, también hay que destacar los ingresos por la prestación de servicios bancarios, que se prevé se incrementen en un 40 por ciento sobre los esperados al 2003 hasta alcanzar una cifra de 6,4 millones de euros. Se origina este aumento de la actividad sobre la base de la mayor consolidación del negocio bancario y por el lanzamiento de nuevos productos y servicios dentro del área de servicios bancarios.

Respecto al servicio de giro, se presupuestan unos ingresos de 26,6 millones de euros con un ligero incremento, del 2,2 por ciento. Este incremento se compone, por un lado, de un pequeño descenso del orden del 3 por ciento en los ingresos procedentes del giro nacional e internacional y del eurogiro y de un incremento importante, evaluado en el 25 por ciento, de las comisiones devengadas por la prestación del servicio a través del operador Western Union. Por último, se prevé que los ingresos telegráficos permanezcan constantes en el año 2004.

Dentro del capítulo de ingresos, las aportaciones a la explotación, que son las aportaciones del Estado para financiar el coste del servicio postal universal, sufren un incremento del 2 por ciento, situándose en una cifra muy próxima al millón de euros. Hay otros ingresos de explotación de 4,1 millones de euros.

Pasando al capítulo de gastos, los gastos de explotación en 2004 se elevan a 1.667,9 millones de euros, superiores en un 6,7 por ciento —104 millones de euros— a los previstos al cierre del 2003. Dentro de estos gastos, tenemos, por un lado, 14,4 millones de euros para aprovisionamientos, que tienen una variación del 17,5 por ciento, ocasionada por el incremento en el volumen y por el aumento en el número de los productos utilizados para la venta en nuestra red de oficinas, como son los productos prefranqueados y los productos parapostales.

Dentro del presupuesto de explotación, la partida más importante, como es de todos conocido, es la referida a gastos de personal, como consecuencia del proceso productivo intensivo en utilización de efectivos de correos. Los gastos de personal ascienden a 1.237 millones de euros, superiores en 52,8 millones de euros a los proyectados para el 2003, es decir, una importante variación interanual en los gastos de perso-

nal del 4,5 por ciento. Esta variación se desglosa en las siguientes causas. En primer lugar, las retribuciones generales se incrementan en un 2 por ciento en línea con las previsiones de inflación para 2003. En segundo lugar, el incremento de las pagas extraordinarias como consecuencia de la aplicación del acuerdo Administración-sindicatos aprobado por el Consejo de Ministros del 15 de noviembre de 2002, que representa una variación al alza de 0,6 puntos o 6,7 millones de euros. En tercer lugar, existen variaciones adicionales que suman 22,1 millones de euros por los siguientes conceptos. Por un lado, coste derivado de la antigüedad debido al vencimiento de nuevos trienios y tramos, otro 0,6 por ciento, coste de la Seguridad Social originado por el efecto sustitución del personal funcionario que se jubila y es reemplazado por personal laboral, que es de 3 millones de euros adicional y también la proyección anual de las adecuaciones derivadas del convenio que entró en vigor en marzo de 2003, de conformidad con los acuerdos alcanzados con los sindicatos en diciembre de 2002. Algunas de las medidas que entraron en marzo de 2003, en el 2004 ya están en vigor durante todo el año y, por tanto, la repercusión en el coste es mayor. Hay otras medidas que afectan al coste de personal, como son las dedicadas a la mejora en la calidad con mayor prestación de servicios en sábado, con aumento de efectivos y de reparto en distribución, que suman 3,4 millones de euros, en materia organizativa de clasificación profesional de polivalente de puestos tipo, 8,6 millones de euros o un 0,7 por ciento, y de prevención de riesgos laborales, 0,9 millones de euros.

Quería entrar en detalle en los costes y en el desglose de costes de la política de personal porque es la gran partida de gasto de esta empresa y que como se ve refleja, por un lado, la aplicación de los acuerdos con las organizaciones sindicales y los esfuerzos que se están haciendo en mejorar la calidad de los servicios. El resto de gastos de explotación se agrupa bajo el epígrafe otros gastos de explotación, con un importe de 416,6 millones de euros, con un incremento del 11,6 por ciento. Como partidas más significativas de este capítulo se pueden destacar las siguientes. Gasto en reparaciones y conservación de 30,6 millones de euros con un incremento del 10,1 por ciento; este aumento es consecuencia de reparación y conservación de edificios y construcciones que se prevé realizar durante 2004, entre otras cosas con un programa especial para limpieza de fachadas de los edificios con productos antigrafiti para facilitar posteriores limpiezas. En reparaciones y mantenimiento de equipos de seguridad, se produce un incremento significativo debido a la incorporación en el año 2004 de 308 oficinas, que se incorporan al programa de mantenimiento de seguridad integral y de protección frente a incendios, dado que en este tiempo vence el período de garantía. También se producirá la ampliación de la cobertura ya existente de mantenimiento en otras 311 oficinas.

Respecto al gasto en reparaciones y conservación de equipos informáticos y de comunicación, se prevé un incremento derivado de la elevación del aumento del parque informático como consecuencia del agresivo programa de inversión informática y tecnologías de la información. El gasto en seguridad asciende a 15,9 millones de euros, con un incremento del 19,8 por ciento. Este incremento se debe, por un lado, a que el número de centros de trabajo con necesidades de inspección de correspondencia aumenta; al aumento de los medios materiales y equipos de inspección de correspondencia sobre la base de la decisión estratégica y fundamental de la casa por la que se propone el incremento de los controles de artefactos explosivos; en tercer lugar, está causado también por el aumento progresivo de horarios de apertura al público de algunas dependencias y su consiguiente aumento en el horario de vigilancia. Por último, tiene en cuenta la puesta en funcionamiento de nuevos centros de tratamiento postal y automatizados en varias ciudades de España. En publicidad y promoción, el gasto es de 24,2 millones, muy similar al de 2003. En el gasto en combustible se prevé un descenso de casi el 10 por ciento, originado por la incorporación de nuevos vehículos con menor consumo de combustible. En este año está prevista la adquisición de un total de 1.425 vehículos. El gasto en vestuario desciende un 10 por ciento debido a la adquisición del vestuario de verano, con menor coste que el vestuario de invierno, que es el que fue adquirido en el año 2003. Este descenso podría haber sido superior, pero en este ejercicio hemos decidido por primera vez la compra de prendas identificativas también para el personal eventual, prendas para el personal de trabajo en interiores y chalecos reflectantes para el personal de reparto en coche y en moto.

Hecho el repaso a los capítulos fundamentales de ingresos y gastos, el resultado bruto de explotación se eleva a 117,1 millones de euros en 2004. La dotación para la amortización que se registra en el periodo es de 87,2 millones de euros, con un incremento del 7,8 por ciento respecto a la cantidad prevista para el año 2003. Este incremento de la partida de amortizaciones, al igual que en el resto del grupo, es consecuencia directa de la política de inversión, la cual ha provocado un mayor volumen de adquisiciones realizadas en los últimos años en activos, con un periodo de amortización más reducido, como son la maquinaria, las instalaciones técnicas y aplicaciones informáticas, derivadas gran parte de las mismas del plan de automatización y del plan de sistemas. El resultado neto de explotación asciende a 29,9 millones de euros, con un resultado financiero de 4,9 millones de euros y unos resultados extraordinarios de 57,2 millones de euros, de los que los ingresos extraordinarios a los que hago referencia son fundamentalmente tres partidas. En primer lugar, beneficio por la enajenación del inmovilizado; dentro del plan de optimización del patrimonio

inmobiliario se prevé que en 2004 la venta de cuatro locales y solares y 143 viviendas no afectas al negocio generando un beneficio neto previsto de 7,8 millones de euros. En segundo lugar, la subvención de capital del Estado trasladada al resultado del ejercicio, en función de la amortización de los activos adquiridos por valor de 31 millones de euros. En tercer lugar, en otros ingresos extraordinarios, la reversión del 50 por ciento de la provisión que se hizo sobre posibles costes de la competencia por valor de 41,5 millones.

Por último, y antes de entrar en el presupuesto de capital, quisiera referirme al resultado antes de impuestos, de la Sociedad Correos. Así, para 2004, se prevé alcanzar finalmente un beneficio antes de impuestos de 92,1 millones de euros; beneficio superior en un 4,1 por ciento a los 88,5 millones de euros, con los que se prevé el cierre del año 2003. Este resultado permite continuar la línea creciente de beneficios que, desde el punto de equilibrio del año 2000, con un beneficio de 2,5 millones de euros, alcanza los 82,7 millones del ejercicio 2002, último ejercicio cerrado, y consolida el fortalecimiento empresarial previsto en el plan estratégico con la continuidad en la mejora del resultado en el presupuesto de 2004. Dicho resultado supone alcanzar una rentabilidad del 5,2 por ciento de los ingresos.

Por último, una referencia al presupuesto de capital, 291,7 millones de euros. Con el objetivo de garantizar la calidad y accesibilidad de la red pública postal, se lleva a cabo el programa de inversiones 2001-2004, con una dotación de 963,1 millones de euros para la Sociedad Estatal de Correos. En estos momentos se puede afirmar que no sólo se va a cumplir el objetivo del plan de inversiones 2001-2004, sino que probablemente se va a mejorar. Para el ejercicio 2004 se prevén unas inversiones de 291,7 millones de euros, superiores en 32,9 millones de euros a los 260,4 millones que se presupuestaron inicialmente para el año 2003.

El programa de inversiones se desglosa en tres grandes planes directores: infraestructuras, automatización y sistemas. El plan de infraestructuras, dotado para 2004 con 141 millones de euros, incluye 23 millones de euros para actuaciones en los edificios principales de Correos, 50 millones de euros en la modernización de la red de oficinas, 34 millones de euros para la modernización de centros operativos y 19 millones de euros para actuaciones en las unidades de reparto o carterías. El plan de automatización, con unas inversiones presupuestadas para el ejercicio de 46 millones de euros, hará posible alcanzar el grado de tratamiento automatizado superior al 80 por ciento a finales del año 2004, como nos habíamos planteado. La inversión en las líneas de correo normalizado y las de flats de paquetería instaladas en los centros logísticos automatizados suponen un importe para el cuatrienio de 107 millones de euros. Por último, el plan de sistemas tiene previstas unas inversiones de 49 millones de euros para el año 2004, con un triple objetivo de ofrecer una cober-

tura de todo el ciclo de la operativa postal, finalizar la implantación e integración de los sistemas de gestión y sentar las bases para el desarrollo de las iniciativas de *e-business*. Todo ello supone la informatización integral de Correos, no sólo en los procesos de gestión sino también en los procesos operativos. Este plan se materializa en tres componentes de software, con unas inversiones de 25 millones de euros. En equipos informáticos hay prevista una inversión de 21 millones de euros para la adquisición de 600 servidores que den servicio a la estructura informática, así como de 2.000 ordenadores y 1.400 impresoras. En telecomunicación, por último, se prevén unas inversiones de 3 millones de euros para el ejercicio 2004, destinadas a la renovación de las redes de área local.

Además de los grandes planes de actuación a los que hemos hecho referencia, hasta alcanzar la cifra total de 291,7 millones de euros prevista para el año, hay inversiones adicionales que se destinan fundamentalmente al desarrollo del servicio postal como elementos de transporte, donde se prevé la adquisición de 1.425 vehículos, mobiliario y equipos de seguridad. Por último, las inversiones financieras previstas en el ejercicio permitirán mantener la política de diversificación de la compañía sobre la base de las directrices estratégicas que surjan del nuevo plan estratégico 2004-2006.

Termino con un breve resumen de los compromisos del grupo para el ejercicio 2004. La cifra de negocios que presentamos del grupo consolidado se eleva a 1.935,8 millones de euros, suponiendo un crecimiento del 5,1 por ciento anual. Mantenemos en el año 2004 el esfuerzo inversor de los últimos años, con un volumen previsto de inversión de 293,2 millones de euros. Consecución en 2004 de un beneficio antes de impuestos de 82,8 millones de euros, incrementando en un 9,2 por ciento los previstos para este año; dicho beneficio antes de impuestos supone una rentabilidad sobre los ingresos del orden del 4,3 por ciento. Realizaremos la transformación de hasta 6.000 empleos eventuales en fijos en Correos, y mantenemos como un nuevo objetivo el seguir siendo uno de los países de la Unión Europea con las tarifas de Correos más asequibles. Creo que estos presupuestos garantizan esencialmente la continuidad en el esfuerzo inversor y modernizador de Correos y garantizan también mantenernos en la senda de rentabilidad. Dos garantías que son, a su vez, la mejor garantía para que en el futuro Correos siga cumpliendo, cada día con más calidad, con sus obligaciones de proveedor del servicio postal universal.

Quedo a su disposición para las preguntas que quieran formular.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación tiene la palabra don Gerardo Torres en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **TORRES SAHUQUILLO:** Señor presidente de Correos, señor Calvo Sotelo, bienvenido de

nuevo a la Comisión. No es la primera vez que viene usted aquí, aunque sí es la primera vez que viene como presidente de Correos.

Voy a hacer una intervención crítica respecto a la evolución del cumplimiento de presupuestos de Correos en los últimos años. Soy consciente de que usted tiene una responsabilidad limitada sobre esto, ya que hace poco tiempo que es usted presidente de Correos, y probablemente el 95 por ciento de las afirmaciones que voy a hacer no sean achacables a usted —lo quiero decir así porque me parece de cortesía hacerlo—, pero es evidente que, aunque no sea su responsabilidad, no tiene más remedio que asumir, como no puede ser de otra manera, el pasado que tiene Correos.

Como usted va a comparecer próximamente —ya hemos quedado en ello— para hablar del servicio público postal en general, hoy voy a hacer una intervención exclusivamente ceñida a los presupuestos. A ese respecto debo decir que Correos y Telégrafos ha entrado en los últimos tres años en una senda de beneficios que hace difícil atacar la gestión económica desde la perspectiva de la cuenta de resultados. Los resultados del ejercicio antes de impuestos han pasado de 12,5 millones de euros en 2002 a una previsión de cierre de 2003 de 88,5 millones de euros y a un presupuesto para 2004 de 92,1 millones de euros, repito, de beneficios antes de impuestos.

Para encontrar los puntos débiles de estos resultados aparentemente buenos, hay que profundizar en el análisis de tres aspectos. Uno, el rigor con que se realizan los presupuestos y, por tanto, la credibilidad que pueden ofrecer sus cifras; dos, el nivel de solidez de los beneficios obtenidos por la matriz; tres, el riesgo que suponen los resultados de las filiales. En los tres aspectos creemos en el Grupo Socialista que los resultados del análisis son negativos para el Gobierno. En el primero de los supuestos afirmamos que los presupuestos no tienen credibilidad y las grandes desviaciones entre presupuesto y realidad así lo demuestran. Hay que aceptar el hecho de que los presupuestos de explotación y de capital de una empresa pública son estimativos y no limitativos, por lo que se pueden producir desviaciones entre previsiones y realidad, pero cuando las desviaciones son generales, continuas y en muchos casos significativas, la conclusión es que el presupuesto carece de rigor y, por tanto, de credibilidad. Llama particularmente la atención el último ejercicio cerrado, el de 2002, en el que el resultado neto de explotación se desvía un 1.427 por ciento —nada menos— respecto a lo previsto en el presupuesto; de menos 11,6 millones de euros a más 153,9 millones de euros. El resultado de actividades ordinarias lo hace un 2.106 por ciento; de menos 8,1 millones a más 162,5 millones. La tónica de desviaciones importantes en los resultados es general todos los años. ¿Qué pasa con el presupuesto de 2004? Aparentemente la situación se corrige, pues se prevén beneficios antes de impuestos por 92,1 millones de

euros, en línea con los 88,5 millones de euros con que se espera cerrar el año 2003.

Esta coincidencia es sólo un espejismo. Si analizamos los resultados de explotación y los ordinarios previstos para 2004, nos encontramos de nuevo con cifras completamente alejadas de la realidad que está prevista para el año 2003. Las desviaciones superan el cien por cien. ¿Cómo dar credibilidad a que en el año 2004 el resultado neto de explotación será de sólo 29 millones de euros, cuando se espera cerrar el año 2003 con 76 millones? ¿Cómo creer que en el año 2004 el resultado de las actividades ordinarias será sólo de 34 millones, cuando el año 2004 se va a cerrar con un beneficio ordinario de 84 millones de euros? La conclusión es clara: los presupuestos para 2004 carecen de credibilidad en sus cifras, como ya ha sucedido con los de años anteriores.

Segunda afirmación. Los beneficios no son sólidos, pues se basan en ingresos y gastos extraordinarios y en una contención de las amortizaciones. Las amortizaciones se modulan para que estratégicamente se sitúen entre el 4 y el 5 por ciento del total de gastos del año, con independencia de que las inversiones hayan crecido espectacularmente en los últimos años y que el inmovilizado crezca una media del 15 por ciento anual. El objetivo es que las inversiones no erosionen excesivamente los resultados netos de explotación, por tanto los resultados finales, y con tal fin se modula su importe anual. ¿Por qué en el año 2002 el presupuesto contemplaba como gastos extraordinarios sólo 0,5 millones de euros y en realidad se produjeron gastos extraordinarios por 105 millones de euros? Para el año 2004, de nuevo se presupuesta un papel protagonista para los resultados extraordinarios, que han de contribuir con un 62 por ciento a los resultados totales del ejercicio. Es evidente que los beneficios de Correos dependen más de las actividades extraordinarias que de las ordinarias y, por tanto, a nuestro juicio, son resultados sin solidez.

El papel que juegan los resultados extraordinarios en la cuenta de explotación lo juega el capital circulante en la cuenta de capital. Para generar recursos propios con vistas a la inversión, Correos está reduciendo fuertemente su coeficiente de liquidez, que ha pasado del 1,40 por ciento al 1 por ciento en los últimos cuatro años. El deterioro del coeficiente de liquidez es el principio del camino futuro a las dificultades financieras y al endeudamiento a corto plazo. Una empresa que tiene que abonar mensualmente una nómina que supone más del 60 por ciento de sus ingresos líquidos mensuales no puede deteriorar el coeficiente de liquidez sin hipotecar gravemente su futuro financiero.

La tercera afirmación, por fin, es que las pérdidas de las filiales gravan cada vez más las ganancias de la matriz, pero la contabilidad creativa de los resultados extraordinarios arregla las cuentas. Al mismo tiempo que Correos y Telégrafos como sociedad estatal ha ido

saliendo del agujero del déficit, se ha ido metiendo en aventuras de filiales con pérdidas que desestabilizan la cuenta de resultados del grupo, como es el caso de Crono Express y Correos Telecom. Los resultados por actividades ordinarias de la matriz en el año 2003, previstos en 82,7 millones de euros, quedan reducidos a la mitad, 42 millones, una vez consolidadas las cuentas de las filiales, claro está. Un impacto semejante se presupuesta para 2004, pues los 33,8 millones de beneficios previstos por actividades ordinarias de la matriz se quedarán reducidos a 4,1 millones una vez consolidado el grupo.

Por fin, señorías, señor presidente de Correos, la gestión de los servicios. Respecto a los precios, Correos viene poniendo en práctica en los últimos seis años una política de transferencia neta de rentas desde los usuarios individuales y las pymes, pequeñas y medianas empresas, hacia los grandes clientes a través de los precios. Desde 1997 hasta 2003, los precios de los servicios a los ciudadanos y pymes han subido una media —ponderada, por cierto— del 86 por ciento; el IPC ha subido sólo el 20 por ciento en ese mismo período, mientras los precios de los grandes clientes han sido congelados y en ocasiones bajados en el mismo período. Esta política se ha acelerado a partir del año 2000 al convertirse las tarifas postales públicas en precios privados con ocasión de la transformación de Correos en sociedad estatal. La política de precios de los servicios de Correos es ahora completamente opaca y puede afirmarse que los ciudadanos individuales y pymes están financiando con un correo caro los precios baratos aplicados a los grandes clientes.

En cuanto a las inversiones, efectivamente Correos necesitaba una capitalización y el Gobierno la ha propiciado presupuestando en el trienio 2000-2002 inversiones no financieras por 612 millones de euros y teniendo una previsión para 2003 de 236 millones más. La primera crítica es al grado de ejecución de la inversión presupuestada. En el trienio 2000-2002 se han ejecutado 541 millones de euros, quedando sin ejecutar el 11 por ciento de la inversión programada, que son más de 70 millones de euros.

Termino en un minuto, señor presidente. La segunda crítica es a la eficiencia de la inversión. De una parte, se ha invertido en automatización postal una capacidad de producción, clasificación de cartas e impresos, bastante por encima de la necesaria para el volumen de envíos existente; por otra parte, algunos de los grandes nuevos centros de tratamiento automático están teniendo graves problemas de funcionamiento por deficiencias técnicas en la construcción. El coste de la automatización ha sido de 204 millones de euros y en el período 2003-2004 se prevé invertir 96 millones más. Puede concluirse que en la automatización hay despilfarro y mala gestión. Añado a lo que tenía escrito que es despilfarro y mala gestión que haya máquinas que no puedan funcionar correctamente porque están

en una zona donde no se han previsto los movimientos sísmicos, que son pequeños pero suficientes para que máquinas tan sensibles no funcionen correctamente; es despilfarro y mala gestión que haya máquinas que están embaladas, una de las cuales vale seis millones de euros y otra se ha tenido que mandar bastante lejos de donde estaba previsto porque en el local de la ciudad donde se iba a instalar no cabe. Hay que tener cuidado con estas cosas. De todas formas, todo esto podemos ampliarlo en su próxima comparecencia.

Finalmente, acabo diciendo que les he entregado al señor presidente y a usted mismo una relación de preguntas. De ellas quiero destacar la número 22 por lo siguiente. En la número 22, mi grupo le pregunta por el presupuesto de explotación de capital, cuadro de financiación, balance de situación, etcétera, de las filiales. Las cuentas de las filiales están integradas en la cuenta de la matriz del grupo, y por tanto con los datos que se nos aportan no podemos saber cuál es el resultado y cuáles son las cuentas de las filiales. Nosotros queremos saberlo porque estamos convencidos de que las filiales están gravando muy negativamente la cuenta de resultados del correo, y porque nos preocupa le pedimos que a la máxima brevedad posible nos conteste estas preguntas que sólo pretenden ayudar, en la medida en que sea posible, con nuestras críticas y también, por qué no, con nuestros acuerdos, a que Correos funcione mejor.

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

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Intervengo brevísimamente, señor presidente.

Solamente quería —aunque no me responda ahora el señor presidente de Correos, puede hacerlo por escrito— que me detallara cuáles son los proyectos para Galicia por valor de 12 millones de euros, que representan exactamente el 4,9 por ciento del total de la inversión en el Estado, y cómo inciden estos proyectos, repito, por valor de 12 millones, en la mejora de la infraestructura, en la mejora de la automatización y de los sistemas en Galicia. Quería expresarle también especial preocupación por la observancia de áreas simbióticas, que en Galicia son muy importantes, es decir, áreas entre la ciudad y el campo o derivadas de la expansión demográfica de algunos núcleos urbanos, de ciudades y villas, que merecerían una atención más adecuada por parte de Correos, ya que mantienen oficinas incluso en casas privadas o en edificios no adecuados para estas funciones. **(El señor vicepresidente, Torres Sahuquillo, ocupa la presidencia.)**

En todo caso, lo que nos interesa es la respuesta a la pregunta inicial que le hemos hecho.

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

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Gracias, señor presidente, aunque sea circunstancial y al propio tiempo antagonista, por lo menos dialécticamente, del señor presidente de Correos y Telégrafos.

Lo primero de todo, como es de pura y simple cortesía, en este caso cortesía cordial y llena de afecto, le doy la bienvenida al señor Calvo-Sotelo, en su nueva condición de presidente de la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos. Ya había comparecido con otra condición, como subsecretario del Ministerio de Fomento. En segundo lugar, le doy mi felicitación por su exposición; no tanto por la exposición misma, cuanto por la calidad y bondad de los datos, sobre todo por los datos de la última parte de su intervención, cuando ha dicho que las cifras de negocios del grupo consolidado en 1904 se eleva a casi 2.000 millones de euros, cuando se ha referido a la mejora sustancial de productividad, a la consecución de un beneficio antes de impuestos de casi 83 millones de euros, con un incremento sustancial respecto a la cifra del año 2003; al mantenimiento del esfuerzo inversor previsto para el año 2004 con 291 millones de euros, si no he tomado mal la cifra; a algo importante, desde el punto de vista de la política de personal —que me imagino que a quien nos preside en estos momentos le suscitará congratulación—, como es la transformación de hasta 6.000 empleos eventuales en fijos; y a algo muy importante desde el punto de vista de la política global del país y de la política económica general, al mantenimiento del objetivo de las tarifas más baratas de Europa, pese a las observaciones del compañero y amigo Torres Sahuquillo.

Celebro que en esta ocasión el señor Torres Sahuquillo haya superado las reservas que tuvo en sesiones anteriores relativas a Correos, con otro presidente anterior, respecto a la conversión en sociedad anónima. Aun recuerdo las catástrofes y el caos con que nos amenazaba. Celebro que haya reconocido de un modo explícito el éxito de la economía de Correos, no me refiero a otros extremos de la intervención del señor Torres, que ha tenido que apelar hasta a algo tan circunstancial y tan pintoresco, si me permite el adjetivo, como los movimientos sísmicos y su incidencia en algunas máquinas. Junto a ese reconocimiento del éxito económico de la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos ha hecho un esfuerzo en la búsqueda de los puntos débiles para apoyar su afirmación fundamental —que naturalmente mi grupo no comparte— de falta de credibilidad de los presupuestos, amenazando con que se pueden producir desviaciones. Señor Torres Sahuquillo, ¿en qué sociedad privada, estatal o de cualquier especie no se pueden producir desviaciones respecto a la realidad prevista? ¿En qué supuestos coincide la previsión con la realidad? Su señoría ha apelado al carácter esporádico de los resultados extraordinarios, pero, en definitiva, ahí están los resultados extraordinarios. Estos son los que son y dan lugar a las cifras a las que dan, que manifiestan que, cuando he felicitado al señor presidente de

la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos por el éxito económico, como lo ha hecho S.S. —aunque lleno de reservas y matizaciones de otra especie—, no puede haber coincidencia entre S.S. y yo.

Quería aprovechar la ocasión para preguntarle al señor presidente algunas cosas. En concreto, ¿qué se ha hecho en este año 2003? Sé que la autoridad del señor Calvo-Sotelo para responder es la que es, porque ha heredado una empresa en marcha, pero seguro que está en posesión de los datos del año 2003. En concreto, y eso tiene que ver con alguna afirmación que ha hecho el señor Torres Sahuquillo, que ha puesto todas las dudas del mundo sobre el grado de ejecución de los presupuestos, ¿cuál es el grado de ejecución de las inversiones en el año 2003 y qué mejora supone en cuanto al servicio postal, como cometido fundamental de la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos? ¿Cuál es la evolución de la productividad en los últimos años y cuál es la previsión —algo ha dicho al respecto— para el año 2004? También sería bueno que se extendiera, si le parece bien o si no puede responderme por escrito, sobre las actuaciones que está desarrollando Correos para incorporar las nuevas tecnologías derivadas de la sociedad de la información a las comunicaciones postales.

Con estas preguntas entiendo que se puede poner el punto final a esta intervención, y espero que el señor presidente le ponga punto final, teniendo en cuenta la hora en la que nos encontramos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): La verdad es que me ha hecho tantas preguntas a mí como al compareciente. Ahora me tendría que dar la palabra para contestarle, pero evidentemente no lo haré porque no es correcto.

Le vamos a dar la palabra al señor presidente de Correos para que nos conteste a todos, y naturalmente cuando el señor presidente de Correos termine su intervención terminará también la Comisión.

Tiene usted la palabra, señor Calvo Sotelo.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO EMPRESARIAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS** (Calvo-Sotelo Ibañez Martín): Sin perjuicio de contestar por escrito a la lista de preguntas que se han formulado hoy aquí, sí querría hacer en esta intervención de cierre una serie de comentarios generales.

Acercas de la intervención del señor Torres Sahuquillo sobre la falta de credibilidad, es decir, de los presupuestos y los cambios sustanciales que ha habido entre los presupuestos, las previsiones que se han hecho y luego la realidad, yo querría hacer sólo dos comentarios. Que ojalá todas las evoluciones entre las previsiones y las realidades fueran como estas, es decir, que haya unas previsiones prudentes y luego haya unos resultados que superen con mucho la realidad de las previsiones. En ese sentido, esa es la historia de los últimos años. Efectivamente, yo creo que ha habido

una técnica presupuestaria prudente y unos resultados, derivados de una buena gestión, que han superado con mucho esa prudencia; pero creo que también hay un factor especial, como decía yo al principio, y es que nos encontramos en un proceso de cambio muy importante, no sólo por la liberalización, sino también por las nuevas tecnologías y la globalización. Hay un grado de incertidumbre muy importante sobre los volúmenes que se pueden mover en este mercado y sobre la propia competencia en un proceso de liberalización. En ese sentido, en un negocio en el que muy pocas variables tienen una influencia tan decisiva sobre los resultados, se explica, por un lado, la prudencia y, por otro, las desviaciones, que también se explican por una gestión muy eficaz en los últimos años. En cualquier caso yo querría alejarle cualquier preocupación sobre un futuro endeudamiento. Yo creo que, como todos sabemos, Correos no tiene en estos momentos ningún tipo de deuda, es una distribución completamente saneada y en esa línea pretendemos seguir.

Sobre la existencia de las filiales se ha discutido mucho en el pasado, pero volveremos a hablar de ello en otra comparecencia de carácter más estratégico. La apuesta decidida por la diversificación viene a cubrir un vacío y una cuestión que nos diferenciaba del resto de los correos europeos. Se señalaban claramente dos líneas de diversificación: paquetería y servicios bancarios. Se ha hecho una apuesta decidida por las dos. En una de ellos, con el caso de la empresa Crono Expres, se ha ido hacia una estrategia de conseguir convertirse en el tercer operador de un mercado difícil y como complemento muy necesario al resto de actividades de correo. Una fusión como la que se produjo el año pasado siempre arrastra en los primeros tiempos unos resultados negativos producto de la reconversión de las dos empresas, pero la apuesta estratégica por la diversificación en cualquier caso es esencial.

Sobre la inversión. Había un proyecto cuatrienal (2001-2004) para invertir 969 millones; vamos a superar los 1.000 millones de inversión durante este período. Hablando de un proyecto tan ambicioso y tal difícil de llevar a cabo, es muy notable que no sólo se cumpla sino que se supere incluso. En estos momentos, a fecha 18 de septiembre, de dichos planes se ha comprometido y tramitado en conjunto el 79 por ciento de las inversiones previstas, con un grado de ejecución del 56 por ciento. Este es un dato muy importante. El plan de inversiones, que ya era ambicioso, se va a superar; el grado de compromiso es ya del 80 por ciento, y con estos presupuestos que presentamos vamos a consolidar esa gran actuación inversora.

Para responder a la pregunta del Bloque Nacionalista Gallego, en cuanto a las inversiones en Galicia, le mandaré un desglose detallado de los 12,4 millones de euros. Por poner un ejemplo, en Galicia el plan de inversiones en el cuatrienio era de 60 millones de euros. Estaba presupuestado para el año pasado un monto glo-

bal de 20 millones de euros; la realidad es que se han acelerado esas inversiones y la cifra del año que viene es inferior porque se han adelantado a 2003 inversiones por valor de 10 millones de euros que estaban previstas para 2004. De hecho, esperamos cerrar 2003 con una inversión en Galicia de unos 30 millones de euros, en vez de los 20 que originalmente estaban previstos; ese es un ejemplo de cuál ha sido la evolución presupuestaria. Le mandaré el desglose del año que viene en los distintos proyectos.

La intervención del Grupo Parlamentario Popular ha hecho referencia a la ejecución de las inversiones. Esas inversiones y la gestión en general están permitiendo una mejora del servicio. Cuando me preguntaba el señor diputado qué cosas han pasado en 2003, yo diría que las más inmediatas para el público son las que se refieren a nuestra condición de prestadores del servicio postal universal. En este sentido, este año y en cuanto al cumplimiento de obligaciones del servicio público en términos de accesibilidad se han abierto 13 nuevas oficinas, de las cuales seis son de las llamadas Postal Transfer, que son las oficinas especiales para inmigrantes. Se ha ampliado horario, que ha pasado a ser extendido —de 8,30 de la mañana a 8,30 de la noche— en 14 nuevas oficinas. Hay que tener en cuenta que, en un entorno internacional en el que lo que está a la orden del día para los operadores postales es el cierre de oficinas, Correos sigue abriendo oficinas nuevas, sigue ampliando horarios y sigue ampliando, por tanto, la accesibilidad, que es una de las condiciones del servicio postal universal. Accesibilidad son también los servicios rurales. Hasta septiembre pasado se han transformado 1.196 servicios rurales, que han ampliado el número de kilómetros al día; se recorren 7.500 kilómetros por día, gracias a esta transformación.

La inversión en clasificación, de la que tendremos tiempo de hablar más en extenso, no es en ningún caso

despilfarradora. En otros países la automatización está yendo más lejos en el grado de inversión y en el grado de detalle. Nosotros creemos que la nuestra está muy ajustada a las necesidades logísticas de España. La aceleración y la ejecución de la inversión permiten que, así como estaba previsto cerrar este año 2003 con un 50 por ciento del volumen total del correo tratado de forma automática y que ello afectara a 6.000 secciones de reparto, en este momento estimemos que cerraremos el año con un 60-65 por ciento del volumen del correo tratado automáticamente en estas instalaciones, y con una capacidad de alcance que cubrirá hasta 10.000 secciones de reparto. En cuanto a las secciones de reparto —los carteros—, se han creado 260 nuevas. En cuanto a la distribución, que es uno de los ejes fundamentales de la empresa, también estamos mejorando el servicio y la calidad ampliando el personal a disposición. Se han creado, como digo, 260 nuevas secciones. La consolidación del empleo, que hemos anunciado para el año que viene, es una política fundamental. Hay que señalar que seguimos siendo, con un precio de 26 céntimos —que es el que paga el ciudadano de a pie, no la gran empresa—, uno de los correos más baratos de Europa; el precio medio en Europa está en 45 céntimos. Es decir, que seguimos siendo un correo muy accesible también en términos de precio.

Con esto cierro la intervención. Entiendo que he respondido a las preguntas de carácter más general. Al resto, responderemos por escrito en las próximas 48 horas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Muchas gracias por su comparecencia y por la información que nos ha proporcionado.

Agotado el orden del día, se levanta la sesión.

Eran las ocho y cincuenta minutos de la tarde.

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**

