



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2004

VIII Legislatura

Núm. 38

FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAVIER TORRES VELA

Sesión núm. 3

celebrada martes, 1 de junio de 2004

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia de la señora ministra de Fomento (Álvarez Arza) para informar sobre:

- | | |
|---|---|
| — La política que piensa desarrollar en el Ministerio. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/000008.)..... | 2 |
| — Las prioridades y políticas que piensa impulsar en relación con las materias vinculadas a esta Comisión durante la presente legislatura. A solicitud del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 213/000027.)..... | 2 |
| — Las líneas generales de la política de su Departamento. A petición propia. (Número de expediente 214/000004.)..... | 2 |

Se abre la sesión a las diez de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señoras y señores diputados, vamos a dar comienzo a la sesión de la Comisión de Fomento y Vivienda que tiene por objeto las comparecencias siguientes. Comparecencia de la ministra de Fomento para informar con relación a la política que piensa desarrollar en el Ministerio, formulada por el Grupo Parlamentario Popular; para informar sobre las prioridades y políticas que piensa impulsar en relación a las materias vinculadas a esta comisión durante la presente legislatura, formulada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió); para informar sobre las líneas generales de la política a desarrollar durante esta legislatura por parte de su Ministerio, con especial incidencia en las actuaciones llevadas a cabo en Aragón. No obstante, esta solicitud ha sido retirada por el señor Labordeta, portavoz del Grupo Parlamentario Mixto. Por último, comparecencia a petición propia, de la ministra de Fomento para informar sobre las líneas generales de la política de su departamento.

Como es habitual, se producirá la intervención de la señora ministra, a continuación intervendrán los portavoces del Grupo Parlamentario Popular y del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y seguidamente el resto de los grupos parlamentarios, de menor a mayor, finalizando el debate la señora ministra de Fomento. Sin más preámbulo, tiene la palabra la señora ministra de Fomento.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): Señor presidente, señorías, en mi primera comparecencia ante ustedes para esbozar las líneas maestras que van a guiar la actividad del Ministerio de Fomento en la presente legislatura, permítanme que les dirija un respetuoso saludo y les manifieste mi voluntad de participación en los trabajos parlamentarios que tienen encomendados. No hace falta insistirles en que me pongo a su disposición para tenerles plena y puntualmente informados de las iniciativas del ministerio a través de las correspondientes comparecencias.

Antes de comenzar con la exposición de las grandes líneas de actuación que me propongo impulsar, quisiera detenerme brevemente en comentarles el enfoque general de la política de infraestructuras y transportes que va a desarrollar el Ministerio de Fomento. En primer lugar, deseo subrayar que para este Gobierno las infraestructuras constituyen un instrumento para aumentar la competitividad de nuestra economía, vertebrar el territorio favoreciendo su cohesión interna y contribuir al desarrollo de las zonas más desfavorecidas. En definitiva, un instrumento al servicio de la modernización de nuestro país y de la calidad de vida de sus ciudadanos.

La base para la actuación en la presente legislatura será, como no podía ser otra, el programa electoral con el que concurrió a las elecciones el Partido Socialista y

el discurso de investidura del presidente del Gobierno. La política de infraestructuras y transportes va a responder a un enfoque global de las necesidades y potencialidades de nuestro territorio, tanto en su articulación interna, como en su conexión con otros países, pero también va a responder a una aproximación intermodal del propio sistema de transportes. En este enfoque global, la planificación estratégica juega un papel protagonista que nunca debió haber perdido. Se busca lograr una actuación coherente sobre el conjunto de nuestro sistema de transporte, evitando actuaciones dispersas e inconexas de muy escasa eficacia y que lamentablemente se han multiplicado en los últimos años. Efectivamente, en la etapa anterior la falta de criterio de reparto ha provocado una dispersión de las inversiones, sin que respondan a fundamentos funcionales económicos o territoriales. Este enfoque global que estamos planteando va a permitir acometer un necesario cambio en la orientación estratégica de la política de infraestructuras y transportes. Ya no es suficiente con invertir, la nueva política debe no sólo mantener un adecuado nivel de inversión, sino también dar la respuesta adecuada a cuestiones tan importantes como la sostenibilidad, el equilibrio territorial y la seguridad.

Para finalizar esta introducción, querría hacer una alusión a los métodos de trabajo que deseo seguir, tanto en la vertiente interna del ministerio, como en sus relaciones con las administraciones y los agentes sociales. Internamente, impulsaré el trabajo en equipo, apoyándome en los magníficos profesionales del ministerio, de los organismos y de las empresas que de él dependen y fomentaré su iniciativa, de modo que el flujo de ideas se produzca en ambos sentidos y no sólo hacia abajo. Externamente, mi actuación va a estar guiada por la transparencia, el diálogo y la cooperación. En este sentido, quiero anunciarles que, en sintonía con la voluntad política de transparencia en la gestión pública, manifestada por el presidente del Gobierno, este ministerio dispondrá a partir del próximo septiembre de un soporte informático con información en tiempo real de la actividad administrativa referente a la obra pública y a la que podrán acceder, vía internet, los ciudadanos en general y quienes estén interesados en los procedimientos, licitaciones, adjudicaciones, etcétera. Más adelante, podrán tramitar incluso por esta misma vía todos estos procedimientos que afectan a los ciudadanos. Con estas medidas se dará un paso significativo contra la opacidad, y ello será de agradecer en un sector tan sensible como el que circunda la obra pública. Además, en la medida de lo posible, las actuaciones serán concertadas con otras administraciones. En todo caso, mi actuación va a estar presidida por la lealtad institucional.

La seguridad en el transporte es una de las principales preocupaciones del Gobierno. Los niveles de siniestralidad viaria de los más altos de Europa, son sin duda el principal problema, aunque no el único, como lo muestran las graves consecuencias en término de

pérdida de vidas humanas, daños materiales e impacto sobre el medio ambiente de los accidentes acaecidos en todos los modos de transporte en los últimos años. Esta preocupación es compartida por los países de nuestro entorno y por la propia Unión Europea. Así lo indican, por ejemplo, los planteamientos del libro blanco de la Comisión Europea, que pretende una reducción a la mitad de las muertes en carretera en el horizonte 2010, así como la creación de las agencias europeas de seguridad marítima, aérea y ferroviaria. La seguridad en el transporte va a ser la principal prioridad del Ministerio de Fomento durante la presente legislatura. Además de la adopción de determinados planes de actuación urgente de carácter modal, que detallaré posteriormente, deseo anunciarles la decisión de crear la agencia nacional de seguridad en el transporte como organismo dependiente del Ministerio de Fomento, a fin de abordar de una forma más eficaz los complejos problemas ligados a la seguridad del transporte. Los objetivos básicos de esta agencia serán los siguientes. Profundizar en el conocimiento de las causas que inciden en la siniestralidad de los distintos modos de transporte; implantar un observatorio permanente de la seguridad en el transporte, incluyendo el análisis comparado de políticas y medidas adoptadas en otros países; impulsar una actuación administrativa eficaz en materia de seguridad; difundir una cultura de la seguridad entre los responsables de las infraestructuras, los operadores de transportes, los fabricantes de vehículos y material de transportes, los usuarios y la opinión pública; impulsar nuevos dispositivos de seguridad que incorporen nuevas tecnologías, y reforzar la cooperación institucional en materia de seguridad en el transporte en el ámbito nacional.

Considero de sentido común pensar que de poco sirven las inversiones en infraestructuras si la dotación para garantizar su seguridad, conservación y calidad es baja. España deberá seguir realizando en el medio plazo un esfuerzo inversor en nuevas infraestructuras superior al de nuestros socios europeos. Sin embargo, es preciso señalar que, en la actualidad y tras más de dos décadas de unos altos niveles de inversión, los déficits relativos a la dotación de infraestructuras en España han sido en gran parte corregidos. La simple superación del déficit de infraestructuras no puede seguir siendo el eje rector de nuestra política; continuar indefinidamente en esta línea, acabaría llevándonos a un uso poco racional de los recursos. Por ello, junto a la inversión en nuevas infraestructuras, surgen nuevas necesidades y prioridades como la mejora de la calidad y, como les decía antes, de la seguridad de las infraestructuras existentes. Ello hará necesarias cuantiosas inversiones que irán dirigidas a otros fines, más allá de aumentar la capacidad del sistema. En este sentido, deseo subrayar que una correcta conservación del patrimonio infraestructural acumulado, que evite su descapitalización y permita mantener unos adecuados niveles de calidad

y seguridad, van a consumir crecientes recursos en los próximos años. La conservación será, tras la seguridad, la segunda prioridad en la política del Ministerio para esta legislatura. Para ello se están elaborando planes específicos de conservación en cada uno de los modos de transporte, orientados a recuperar niveles de inversión acordes con el valor de nuestro patrimonio, ya que en los últimos años las dotaciones para conservación han estado muy por debajo de lo necesario para su mantenimiento.

Señorías, las infraestructuras son uno de los elementos vitales para la competitividad y para el eficaz funcionamiento del mercado de bienes y servicio. Es comúnmente admitida la existencia de estrechas relaciones entre la inversión en infraestructuras y un desarrollo económico eficiente. Una política de infraestructuras eficaz debe estar plenamente integrada en la política económica general y ser coherente con sus objetivos. En este sentido, las mejoras de la posición competitiva de nuestro país en el exterior y la convergencia real con los países más avanzados de la Unión Europea van a constituir referentes esenciales para la política de infraestructuras durante la presente legislatura, y muy especialmente para la actuación en materia de conexiones transfronterizas con los países vecinos. La consolidación del espacio económico europeo necesita apoyarse, entre otros elementos, en unas redes de infraestructuras eficaces. La necesidad de resolver los puntos de estrangulamiento en las redes transeuropeas y de aliviar la situación de congestión que afecta a los crecientes tramos de dichas redes, es una preocupación compartida por todos los países de la Unión y constituye uno de los ejes básicos del libro blanco.

En este contexto general, me propongo avanzar en tres líneas de actuación. Primero, en las conexiones con Francia con dos grandes objetivos, permeabilizar las barreras pirenaicas mediante nuevos itinerarios que completen a los dos corredores por la costa atlántica y la mediterránea y potenciar el ferrocarril, especialmente en el tráfico de mercancías, a fin de aumentar la escasa participación de este modo de transporte en los tráficos internacionales y contribuir a reducir la presión sobre los ya muy saturados ejes viarios costeros. En segundo lugar, las conexiones con Portugal deben servir como elementos de dinamización económica de determinados ámbitos territoriales fronterizos. Por último, las conexiones con el norte de África en el marco amplio de cooperación euromediterránea y en el ámbito más cercano de la cooperación con Marruecos. También resulta evidente el protagonismo de las redes de infraestructuras en la configuración del modelo territorial. Su papel como instrumentos básicos de las políticas de desarrollo regional ha sido ampliamente reconocido, si bien debe huirse de planteamientos excesivamente simplistas pues las infraestructuras por sí solas no garantizan el desarrollo.

De manera coherente con el enfoque integral que se quiere dar a la política de infraestructuras y transportes, se impulsará un incremento de las actuales infraestructuras en las zonas menos desarrolladas, pero siempre dentro de un planteamiento global, por grandes corredores, que garantice la eficacia de las actuaciones. El análisis de los grandes corredores se inscribirá en los trabajos para el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (en adelante PEIT) e integrará criterios funcionales de eficiencia económica, territorial y ambiental. Se concederá una especial importancia al papel de las infraestructuras como elemento de vertebración y cohesión territorial, sobre la base de los siguientes criterios básicos. La política de infraestructuras, además de mantener el esfuerzo dotacional de los últimos años, debe modificar su orientación a fin de aumentar su eficacia. Frente a la importancia del número de kilómetros realizados, debe valorarse dónde, cuáles y cómo van a ser desarrollados. Con los niveles de dotación ya alcanzados por España, es preciso ser mucho más selectivos. Alcanzados ya unos niveles mínimos de accesibilidad, se trata de abordar problemas muy concretos, como son corregir de los desequilibrios de las redes terrestres, favoreciendo su mallado, y compensar la excesiva radialidad que aún persiste, a través de la potenciación de los ejes transversales.

En relación con la potenciación de los ejes transversales viarios y ferroviarios, las prioridades para la presente legislatura son las que recoge el programa electoral del Partido Socialista, es decir, el corredor mediterráneo, entre Algeciras y la Junquera, que sirve a los tres grandes puertos mediterráneos (Algeciras, Valencia y Barcelona), y que incorpora más del 40 por ciento del potencial exportador español; el corredor del Ebro, que une el litoral del Mediterráneo con la cornisa cantábrica y que proporciona una gran potencialidad a la plataforma logística de Zaragoza; el corredor de la Plata, que enlaza el litoral cantábrico con Andalucía; el corredor del Cantábrico, que permite la conexión de la comunidad vasca con Galicia; el corredor del Duero, que comunica el oeste con el corredor del Ebro y Cataluña; y el corredor del Atlántico, que permite la conexión Asturias-Galicia y el norte de Portugal, actuando como eje vertebrador de la fachada atlántica y potenciando su papel de plataforma de intercambio entre América y Europa.

Las islas Baleares y Canarias, así como las ciudades de Ceuta y Melilla, requieren una atención singularizada, que palie las desventajas que en términos de accesibilidad impone su propia posición geográfica. El transporte marítimo y aéreo tiene una gran importancia estratégica para garantizar la movilidad de personas y mercancías en estos territorios. Por tanto, se incrementarán los esfuerzos destinados a reducir el coste de insularidad o de lejanía en el transporte y colocar a los ciudadanos de Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla en

una situación lo más asimilable posible, a estos efectos, a los del resto de Europa.

Por otro lado, los problemas del transporte en las áreas urbanas, que son los que más inciden en la calidad de vida de los ciudadanos, son otros de los temas a tener en consideración en esta nueva orientación de nuestra política. Como SS.SS. saben, la Administración General del Estado no tiene competencias directas sobre el transporte urbano, pero sí incide sobre los sistemas de transporte en estos ámbitos, a través, básicamente, de las actuaciones en las redes arteriales viarias, las cercanías de Renfe y Feve y el apoyo financiero que prestan a las inversiones y explotación del transporte urbano en las grandes ciudades. Desde el respeto a las competencias y procedimientos de cada administración, me propongo impulsar una actuación decidida a favor de una movilidad sostenible en los ámbitos urbanos y metropolitanos, apoyada en la mejora del transporte colectivo urbano, el estímulo de un uso racional del coche en las ciudades y la potenciación de la movilidad no motorizada. La actuación del Ministerio de Fomento en relación con las infraestructuras de su competencia en los ámbitos urbanos y metropolitanos, se guiará por los siguientes criterios: definir actuaciones integradas evitando, por el contrario, las acciones modales que tengan efectos negativos sobre la calidad de vida urbana y sobre las pautas de movilidad; estudiar la incorporación de elementos que favorezcan una movilidad sostenible, como carriles reservados al transporte público y a vehículos de alta ocupación, aparcamientos disuasorios y otras medidas alternativas al uso del vehículo privado, y una mayor atención a las necesidades de peatones y ciclistas en el diseño de las actuaciones del Ministerio en el ámbito urbano.

Ya saben SS.SS. la gran cantidad de recursos que consumen las actuaciones en infraestructuras. Estas actuaciones, ya sea en obras nuevas, en conservación o en mejora de seguridad, van a seguir consumiendo importantes recursos en los próximos años, lo que nos obliga a extremar la eficiencia en su administración. Se trata de invertir mejor, como les decía, de forma más selectiva y más adaptada a las necesidades de nuestro país, pero también se hace necesario desarrollar unas estrategias de financiación apoyadas en los siguientes criterios. Primero, la optimización de los recursos presupuestarios disponibles, incluyendo los fondos europeos; los recursos públicos deberán seguir aportando el grueso de la financiación; la cooperación financiera entre las distintas administraciones será cada vez más importante para la financiación de determinadas actuaciones concertadas. En cuanto a la participación de la iniciativa privada, su papel será complementario y de colaboración con la iniciativa pública. Para ello se recurrirá a esquemas de colaboración público-privada, que en ningún caso condicionarán las actuaciones a realizar o su funcionalidad. Por último, la sostenibilidad financiera a medio y largo plazo, por tanto la coherencia con

los objetivos generales de equilibrio presupuestario, es otro de los criterios en este ámbito de sostenibilidad y de equilibrio financiero.

En relación con el objetivo de movilidad sostenible, el transporte causa también impactos ambientales innegables, a pesar de los avances tecnológicos. En muchos casos, el crecimiento de la demanda hace necesario compatibilizar la satisfacción de la movilidad con la protección del medio ambiente y la salud de los ciudadanos. Este es un reto al que se enfrentan todos los países desarrollados, empezando por nuestros socios europeos más importantes, que ya están implantando políticas de movilidad sostenible. La propia Unión Europea, en su conjunto, se mueve en esta línea, como muestran los planteamientos recogidos en el libro blanco La Política Europea de Transportes de cara a 2010, presentado por la Comisión en el año 2001. España, señorías, tiene que ser más activa en la orientación de su política de transportes hacia objetivos y planteamientos de movilidad sostenible. Para ello, me propongo impulsar las siguientes líneas básicas de actuación. La intermodalidad, es decir integrar los criterios ambientales en la política de infraestructuras y transportes, de acuerdo con las directrices del Consejo Europeo de Cardiff y la estrategia sectorial de integración, adoptada por el Consejo de Transportes en octubre de 1999; asimismo, llevar a cabo un papel activo en la UE para las políticas de desarrollo sostenible y, por último, establecer una estrecha cooperación con el Ministerio de Medio Ambiente en ámbitos como el sistema de indicadores ambientales del transporte, lucha contra el cambio climático, cumplimiento de la normativa ambiental, etcétera.

En materia de planificación, señorías, quisiera recordarles, en primer lugar, que en marzo de 1994 el Gobierno socialista aprobó el Plan Director de Infraestructuras, que constituyó el ejercicio más ambicioso de planificación en conjunto que se ha llevado a cabo en España. El Ministerio de Fomento ya ha comenzado a trabajar en la elaboración del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT), cuyo objetivo es definir, con el mayor grado posible de rigor técnico y consenso político, un desarrollo a largo plazo de nuestra política de infraestructuras sobre las siguientes premisas básicas. En primer lugar, fomento de la seguridad en todos los modos de transporte; viabilidad financiera y rentabilidad socioeconómica; incorporación de variables funcionales, territoriales y ambientales desde las primeras fases de la planificación; planteamiento intermodal de las actuaciones y planteamiento diferenciado de los problemas del transporte urbano y metropolitano. El proceso de desarrollo del PEIT se realizará con la máxima transparencia y participación, procurando una estrecha coordinación con las restantes administraciones. Además, estará elaborado antes de final de año y se presentará al Parlamento, después de ser aprobado

por el Consejo de Ministros y de ser consensuado con todos los afectados por este plan.

Todo este enfoque global que he intentado sintetizar a lo largo de los puntos anteriores, requería una nueva organización del Ministerio de Fomento, centrada en sus dos grandes ámbitos: las infraestructuras y los servicios de transporte. En el ámbito de las infraestructuras se mantiene la organización anterior la Secretaría de Estado, pero se modifican sus responsabilidades y se crea, dependiendo de ella, la Dirección General de Planificación y Coordinación Territorial como reflejo de la importancia política que se otorga a la planificación. Por otro lado, con el fin de impulsar un enfoque integral de todas las inversiones en las redes terrestres, se ha creado la Secretaría General de Infraestructuras que coordina carreteras y ferrocarriles. En el ámbito de los servicios, se ha creado la Secretaría General de Transportes, que gestiona la política de transportes por tierra, mar y aire, dentro del territorio español, y sus relaciones internacionales.

Señorías, como señala el libro blanco de la Comisión Europea, el crecimiento desigual de los distintos modos de transporte ha generado efectos nocivos en todo el territorio de la Unión Europea y ha impedido un desarrollo armónico del mercado interior con el consiguiente freno al desarrollo económico. Este es el caso de España, donde la participación del ferrocarril para el transporte en largas y medias distancias ha tenido una evolución muy negativa en los últimos decenios como consecuencia de su falta de competitividad frente a la carretera o a la aviación comercial. Para modificar esta situación, es necesario actuar decidida y eficazmente sobre las redes y servicios de los modos de transporte que presentan menores costes sociales y ambientales y mayor eficiencia energética, como es el ferrocarril. Precisamente por ello no tratamos de dar una potenciación indiscriminada de este modo de transporte para cualquier ámbito o cualquier tipo de demanda, sino que intentamos hacer una actuación selectiva en la que resulte más competitivo el ferrocarril. En este sentido destacaré los ámbitos del transporte interurbano de viajeros de media y larga distancia, el transporte de mercancías de larga distancia y las cercanías de las grandes ciudades y áreas metropolitanas.

El desarrollo ferroviario promovido por el anterior Gobierno se basó en una promoción obsesiva de la alta velocidad sin que fuera acompañada por un esquema coherente y compatible con la red convencional, en la que deben prestarse servicios de viajeros y mercancías. A este esquema se le añade, además, la problemática generada por la convivencia de los dos anchos de vía en la red española. También debemos contemplar todas las repercusiones que se derivan de este problema en un aspecto tan relevante como las necesidades de material móvil o trenes de distinto ancho o ejes.

Por otro lado, quiero comentarles la estructura radial que tenemos actualmente en la red, que debe com-

pletarse con actuaciones en corredores que permitan las conexiones tangenciales, en especial del corredor mediterráneo y del corredor del valle del Ebro. Esta falta de previsión y coherencia de la política anterior se ha reflejado en la ausencia de cuantificaciones serias de las necesidades de inversión y sobre todo en la falta de programación y compromisos sobre plazos y financiación. Por otra parte, las promesas se han incumplido. Señorías, mis antecesores prometieron inaugurar la línea de alta velocidad Madrid-Lleida en diciembre de 2002, a 300 kilómetros por hora, y la realidad es que se ha puesto en servicio a una velocidad máxima de 200 kilómetros por hora, claramente inferior a la del proyecto, y además en octubre de 2003. También se prometió reiteradamente llegar con la alta velocidad a Barcelona en 2004, y la realidad muestra lo lejos que estamos de ese objetivo, puesto que todavía ni siquiera está redactado el proyecto de entrada de la línea en Barcelona.

Por ello, dentro del marco del PEIT me propongo definir un esquema coherente para la red ferroviaria interurbana, combinando tramos de línea nueva con líneas convencionales adaptadas a la alta velocidad, de acuerdo con criterios de racionalidad económica y viabilidad financiera y tal como se establece en la Directiva de interoperabilidad de la red transeuropea de alta velocidad. El objetivo básico es reducir drásticamente los actuales tiempos de viaje por ferrocarril para hacer este modo competitivo; para ello debemos establecer un esquema eficiente, combinando ambos tipos de líneas. Es primordial evitar la existencia de dos redes superpuestas, una de alta velocidad y de alta calidad y otra obsoleta, pues ello comportaría un enorme coste de mantenimiento y una ocupación bajísima en ambas. Por otra parte, este esquema debe dar respuesta a las demandas de transporte no radial realmente existentes en España, configurando un sistema lo más mallado posible, con trayectos alternativos y la posibilidad de transbordo que complementen el carácter radial de la red actual.

Como ya he mencionado, entre las consecuencias más negativas de la falta de transparencia y de planificación en la política de infraestructuras del anterior Gobierno, destacan la multiplicación de actuaciones dispersas en la red viaria y ferroviaria, que es con lo que nos encontramos para empezar esta legislatura. En un campo como las infraestructuras, donde es muy difícil corregir las políticas en el corto plazo, esto supone un riesgo evidente de utilización muy poco racional de los recursos públicos. La situación es especialmente grave en el caso del ferrocarril, puesto que existe un alto grado de indefinición respecto al modelo final, como por ejemplo las líneas de alta velocidad y las líneas mejoradas, futuro de la red convencional, anchos de vía, corredores para el tráfico de mercancías, etcétera; en cambio, no existe ninguna programación racional de las actuaciones por corredores y ni siquiera

por itinerarios completos dentro de un mismo corredor, lo que puede conducir, a corto y a medio plazo, a graves problemas de explotación de la vía y de las nuevas construcciones que se están haciendo. Por ejemplo, señorías, se han contratado obras en pequeños tramos con el único fin de aparecer como que se está haciendo una línea, es decir, se van poniendo traviesas de una forma inconexa sin que haya posibilidades reales de aprovechar esos tramos aislados una vez finalizados. En este sentido, es necesario resaltar que en muchos casos se han presentado como obra en ejecución actuaciones de las que ni siquiera se tiene redactado el proyecto. Frente a este desorden, lo que pretendemos es establecer una programación rigurosa de las actuaciones en cada corredor ferroviario, de tal forma que se aprovechen con carácter inmediato las mejoras o nuevas actuaciones que se finalicen. La programación, señorías, estará presidida por una asignación eficiente de los recursos que garantice una explotación racional de los servicios a corto y medio plazo y que sea compatible con el esquema final de red.

La necesaria renovación de infraestructuras y sistemas en toda la red ferroviaria debe inscribirse en un marco general de interoperabilidad con la red ferroviaria transeuropea, incorporando sistemas y tecnologías que cumplan con las especificaciones técnicas de esta interoperabilidad y que ya están aprobadas para el conjunto de la Unión Europea. Ello conlleva la implantación del sistema europeo en las líneas de alta velocidad españolas de nueva construcción integradas en las redes transeuropeas. Además, deberemos potenciar la compatibilidad del sistema de todo tipo y avanzar en la armonización de las reglamentaciones de la explotación de la red y los servicios, de forma que sea una realidad el transporte sin fronteras de los trenes de la Unión Europea.

Aunque una de las ventajas del ferrocarril es su mayor seguridad respecto a otros modos de transporte, su índice de frecuencia —les doy un dato porque me parece importante que ustedes vayan conociendo los datos con que trabajamos en el Ministerio— de accidentes con víctimas está en una proporción de uno a diez con respecto a la carretera. Esta situación ventajosa no puede considerarse plenamente satisfactoria. La continua mejora de la seguridad, por muy reducido que sea el número de accidentes, ha de constituir un objetivo básico permanente en la operación ferroviaria. Por otra parte, en los últimos años se han producido diversos accidentes en la red convencional, algunos de ellos muy graves, que obligan a incrementar los esfuerzos. Por ello, el Gobierno, dentro del carácter prioritario que otorga a la seguridad en el transporte, promoverá la mejora de la seguridad ferroviaria con un enfoque preventivo y una concepción integral que cubra a las personas, medios y procedimientos que incidan en la seguridad. Esta línea de actuación comprenderá, entre otras medidas, un plan de mejora de la seguridad de los

pasos a nivel, la modernización y homogeneización de los sistemas de señalización y un plan de concienciación de los ciudadanos para la sensibilización sobre los riesgos de cruzar los pasos ferroviarios y la necesidad de respetar la señalización ferroviaria.

Uno de los objetivos irrenunciables de este Gobierno será el incremento de la seguridad. Actualmente tenemos 4.509 pasos a nivel. Se realizará un plan específico a ocho años que supondrá la reducción del mayor número posible de pasos a nivel, para el que se contará con la participación destacada de las comunidades autónomas, corporaciones locales y entidades y personas afectadas. No olvidemos que la red del ferrocarril pasa por todo el territorio español.

La modernización de la señalización ferroviaria supondrá un salto tecnológico cualitativo y se concretará, en las líneas con tráfico de viajeros, en la progresiva sustitución de los sistemas de bloqueo exclusivamente basados en el factor humano por sistemas de bloqueo y protección automática. Con ello se pretende minimizar el riesgo por fallo humano. Por otra parte, la interoperabilidad ferroviaria con Europa exige la introducción generalizada de procedimientos técnicos homogéneos, particularmente en lo que se refiere al uso del sistema de señalización interoperable europeo, por el que en España se va a apostar fuertemente. La seguridad ferroviaria también se va a ver reforzada con un plan de mantenimiento integral de la red ferroviaria convencional que me propongo acometer y que les comento brevemente a continuación.

Señorías, buena parte de la infraestructura ferroviaria convencional ha alcanzado ya un elevado nivel de amortización, por lo que no es posible conseguir, ni mantener, los necesarios mínimos de calidad mediante tareas de conservación ordinaria. Por ello, vamos a desarrollar y a ejecutar un plan extraordinario de mantenimiento integral de la red ferroviaria convencional con un horizonte de ocho años, a fin de recuperar los niveles de fiabilidad, calidad y seguridad requeridos para la adecuada prestación de los servicios de transportes. Se actuará de acuerdo con el estado de la plataforma ferroviaria de las vías, de las instalaciones, acudiendo en su caso a renovaciones integrales o variantes. También se propondrá un cambio en la estrategia de mantenimiento. Siempre que sea viable se extenderán a la red convencional los criterios de mantenimiento preventivo de la alta velocidad.

El transporte ferroviario de mercancías ha sido el gran olvidado en los últimos años; sin embargo este modo de transporte ofrece, como les decía antes, indudables ventajas económicas y ambientales frente al transporte por carretera en determinados tipos de tráfico, a la vez que permite reducir la congestión de las infraestructuras viarias. La estrategia de impulso al transporte de mercancías por ferrocarril debe beneficiarse de la oportunidad que supone la liberación de capacidad en la red convencional. Para ello es preci-

so desarrollar cinco líneas de actuación. La primera, definir la red básica para el transporte de mercancías y su mejora —por ejemplo, la adaptación de gálibos o la longitud de vías en las estaciones—, todo ello para dotarlas de características técnicas adaptadas al transporte intermodal. La segunda, impulsar el desarrollo de terminales intermodales y áreas logísticas en colaboración con las administraciones autónomas y locales y los operadores del sector, en especial de transporte marítimo y carretera. La tercera, mejorar los accesos ferroviarios a los puertos. La cuarta, mejorar también las conexiones internacionales existentes. Por último, estudiar conjuntamente con Francia la mejora global de las conexiones ferroviarias a través de los Pirineos, con una atención especial a una nueva conexión por el Pirineo central.

El ferrocarril en sus trazados actuales y en las líneas de alta velocidad presenta una problemática específica para su inserción en los tejidos urbanos de numerosas ciudades españolas. Es básico para la competitividad de este modo de transporte que las estaciones se mantengan en zonas céntricas de las ciudades para garantizar el acceso fácil de la población. Para ello, será necesario actuar en dos frentes; por un lado, insertar los trazados ferroviarios en algunas ciudades y, por otro, coordinar la planificación ferroviaria de cercanías y la alta velocidad con la de los modos de transporte urbano —estoy hablando de metros, tranvías y autobuses—, que realizan los ayuntamientos y las comunidades autónomas. Para lograr estos objetivos será imprescindible un intenso diálogo con las comunidades autónomas y ayuntamientos, que siempre que sea posible deberá formalizarse en convenios de actuación concertada que incluyan esquemas claros de financiación. Las cercanías ferroviarias explotadas por Renfe y Feve constituyen una pieza esencial en el sistema de transporte público de las áreas urbanas y metropolitanas donde operan. Su contribución a la calidad de vida de los ciudadanos y al medio ambiente urbano es innegable. Por eso trataremos de devolver el tráfico de cercanías a la prioridad política de la que ha sido relegado en las dos últimas legislaturas, en las que la inversión anual ha supuesto tan solo un tercio de la que se aplicaba en el periodo 1988-1995.

Señorías, cuando se trata de abordar la ley del sector ferroviario es preciso definir y consolidar un marco jurídico e institucional para el ferrocarril que sea coherente con las directivas de la Unión Europea, estable y eficiente y que cuente con un amplio respaldo de las administraciones autonómicas, los operadores y los agentes sociales. En definitiva, se trata de lograr la seguridad en la explotación ferroviaria, la continuidad en la prestación de servicios de interés general, la mejora de la calidad en la prestación del servicio y un marco de competencias leal en estos mercados. Al llegar al Gobierno nos encontramos con una ley aprobada el 17 de noviembre de 2003 con una inminente entrada en

vigor el 18 de mayo de 2004, que presentaba muchos y grandes problemas. Faltaban los desarrollos normativos necesarios, no se había definido la organización funcional de los nuevos organismos Adif y Renfe Operadora necesarios para liberalizar el transporte ferroviario y, la ley no se había consensuado con las comunidades autónomas, con el resultado de que seis de ellas plantearon recursos de inconstitucionalidad, todos ellos admitidos a trámite. Tampoco se había previsto nada para resolver los graves problemas financieros de Renfe, que arrastra una deuda acumulada a 2002 de 7.200 millones de euros y un planteamiento absolutamente imprescindible como paso previo para la organización del nuevo modelo ferroviario. Señorías, para abordar la necesaria viabilidad y sostenibilidad financiera de las futuras empresas públicas ferroviarias, el Gobierno consideró que lo más pertinente era pedir un aplazamiento de la entrada en vigor de la ley hasta finales de este año, con el fin de culminar su desarrollo normativo en este plazo, de modo que pueda entrar en vigor de manera efectiva y con todas las garantías jurídicas. En los próximos meses, elaboraremos el reglamento del sector ferroviario y las órdenes ministeriales para determinar las condiciones de uso de las infraestructuras ferroviarias por la empresa operadora y establecer la fijación de un canon por su uso. También abordaremos la asignación a Renfe del patrimonio mobiliario e inmobiliario necesario para la prestación del servicio de transporte ferroviario. El ministerio además redactará los contratos programas con la operadoras Renfe y Adif para hacer posible la financiación de los servicios que el ordenamiento jurídico les tiene encomendado.

Señorías, vamos a pasar al análisis de las carreteras. Por lo que respecta a las carreteras, las nuevas vías de gran capacidad estarán integradas dentro de la planificación estratégica del sistema de transportes que se definirá en el PEIT, de acuerdo con criterios de intensidad de tráfico, reequilibrio territorial, protección del medio ambiente y eficiencia económica. Los actuales niveles de dotación de vías de gran capacidad en España exigen una actuación selectiva guiada por estos criterios. La planificación de la red de carreteras se basará fundamentalmente en el desarrollo de itinerarios completos, aunque su ejecución se programe de forma escalonada pero, eso sí, asegurando siempre una visión de conjunto de cada itinerario o corredor. De manera coherente con el nuevo enfoque de la política de infraestructuras, se concederá una especial importancia a las actuaciones orientadas a la mejora de la funcionalidad y la calidad de la red existente. Esto se hará mediante la mejora de los niveles mínimos de diseños de autopistas y autovías más antiguas, que están concebidas como duplicaciones de calzada de las carreteras nacionales existentes. Se pretende ahora llevar a cabo un plan de mejora de estas vías que afectará aproximadamente a 1.500 kilómetros de autovías, para dotarlas de condiciones de seguridad y de niveles mínimos de servicios

similares a las autovías que se llaman ahora de segunda generación o las más modernas y también mediante el impulso de los enlaces y conectividad de toda la red viaria, con especial atención a una correcta integración de las redes locales con la red de gran capacidad que potencie la complementariedad entre ambas redes; se desarrollará la interconexión de las infraestructuras viarias urbanas, es decir, travesías, circunvalaciones y accesos, y la posibilidad de incorporar en algunas de estas vías unas plataformas reservadas al transporte público o a vehículos de alta ocupación; por último, se pondrá una especial atención al diseño de las infraestructuras viarias para ajustarlas a las necesidades de ciclistas y peatones, de manera que se garantice y mejore su seguridad, especialmente en los accesos y enlaces.

El primer objetivo, como ya le he dicho al principio de mi intervención, en materia de carreteras también va a ser la seguridad. En esta línea se va a actuar de manera decidida para contribuir a la disminución de la siniestralidad mediante la adecuación de las infraestructuras a criterios de la máxima exigencia en este ámbito. En el ámbito estricto de la actuación en carretera me propongo incrementar, a lo largo de la presente legislatura, los recursos presupuestarios destinados a la mejora de la seguridad aspectos que le afecten. Gracias a este esfuerzo presupuestario se aumentarán las dotaciones para reducir los tramos de concentración de accidentes, así como para abordar numerosas actuaciones preventivas que se diseñarán para tal fin.

Otras medidas sobre la seguridad que impulsaré durante la presente legislatura son la obligatoriedad de incluir en todos los proyectos de carreteras un anejo específico de seguridad vial, así como la realización de auditorías de seguridad vial en la fase de proyecto y de auditorías periódicas de seguridad vial en las carreteras en servicio. Para prevenir la accidentalidad en los túneles, adaptaremos, en el menor tiempo posible, su equipamiento y explotación, de acuerdo a las directivas comunitarias recientes sobre seguridad en túneles, de tal forma, señorías, que nos anticiparemos a su entrada en vigor. Finalmente, con independencia de las líneas anteriores de actuación, que se extenderán a toda la legislatura, se va a llevar a cabo en muy corto plazo un plan de choque de mejora de la seguridad vial en el que se van a licitar, antes del próximo mes de agosto, alrededor de 90 actuaciones, por un importe de 81 millones de euros.

La segunda prioridad del ministerio en general, pero también en materia de carreteras, es la conservación de la red. Mantener en perfecto estado las carreteras no sólo es bueno para cumplir nuestros objetivos en materia de seguridad sino también para conseguir una mayor eficiencia en el gasto público. El valor patrimonial de la red que se conserva con cargo al presupuesto del Estado, es decir, descontando la autopista de peaje que, como conocen, son mantenidas por los concesio-

narios, está en el entorno de los 52.000 millones de euros. La práctica congelación sufrida por las dotaciones económicas para la conservación de carreteras, que he comentado anteriormente, en estas dos últimas legislaturas ha hecho que los recursos destinados a este concepto representen en la actualidad tan sólo en torno al 1 por ciento del valor patrimonial de la red frente, para que conozcan el dato, al 1,26 por ciento en 1996. Por tanto, propongo incrementar progresivamente los recursos para conservación, con el objetivo de acercarnos al 2 por ciento anual del valor de la red, porcentaje que viene considerándose como referencia para un correcto mantenimiento. Como es natural, este gran esfuerzo presupuestario va a ir acompañado de un esfuerzo paralelo de mejora de la gestión, para lo que se realizará un plan específico que revise los criterios y prioridades de la programación. Con el mismo impulso que en el caso de la seguridad vial, ya se ha puesto en marcha un plan de choque de conservación de firme y se licitarán también antes del próximo mes de agosto. En total son 50 actuaciones, con un importe de 183 millones de euros.

Anteriormente, me he referido a la necesidad de tender a una razonable homogeneización de las características de diseño de la red de gran capacidad. También es preciso acometer la definición de un modelo de gestión y financiación estable y coherente, que supere la heterogeneidad del modelo español actual, de vías de gran capacidad de gestión pública y privada. Este modelo ofrece una distribución territorial muy desequilibrada de las autopistas de peaje, que no responde a criterios funcionales sino a impulsos de privatización que dominaron en los últimos años de la dictadura y en la legislatura de los últimos gobiernos del Partido Popular. **(El señor Ayala Sánchez: Y del PSOE)** Los criterios básicos para la definición del nuevo modelo serán los siguientes. En primer lugar, para este Gobierno la infraestructura viaria son bienes públicos, con independencia de los instrumentos de gestión, sean públicos o privados, que se utilicen en cada caso o de si se aplica o no el peaje. La oferta de infraestructura viaria es única y no existe una red de peaje segregada. La explotación con peaje en régimen de concesión de los tramos ya existentes o de posibles nuevos tramos deberá estar supeditada a criterios funcionales y territoriales, y en ningún caso a criterios de oportunidad financiera de las operaciones. Por tanto, el recurso al peaje en entorno suburbano debe ser objeto de un profundo análisis de su funcionalidad en cada caso. En el futuro sólo podrán desarrollarse nuevas autopistas de peaje en aquellos corredores en los que ya exista una vía de gran capacidad de uso libre. Por último, las vías de peaje dispondrán siempre de una vía exenta del mismo que por su trazado, diseño y estado de conservación constituya una alternativa real a la del peaje.

Paso ahora a hablarles de los servicios de transporte de viajeros y mercancías. Hemos visto primero el ferro-

carril y después la carretera. Con relación al transporte terrestre, se mueven más de 570.000 empresas y más de 1 millón de personas entre empleados y empresarios. A esto hay que añadir la actividad de las empresas extranjeras, que realizan al año más de 3 millones de viajes de vehículos pesados con mercancía desde o hacia España. La situación periférica de nuestro país respecto al centro de gravedad europeo nos obliga a disponer de unos servicios de transporte cada vez más competitivos, mejor organizados y con personal mejor formado. En el ámbito de mercancías por carretera, queremos profundizar en la aplicación de medidas que impulsen la vertebración del sector para introducir los mecanismos que den respuesta a las necesidades y problemas que tiene planteados.

En cuanto al transporte en autobús, se trata de diseñar medidas útiles para conseguir mayores niveles de seguridad y de calidad en la prestación de los servicios. Entre otros objetivos, aunque ya se tenía que haber introducido el tacógrafo digital, no se han desarrollado las normas que lo regulan y, por tanto, asumo el compromiso de su implantación efectiva. Para ello, regularemos su instalación, así como los sistemas de inspección en los vehículos que presten el servicio de transporte a viajeros. Facilitaremos el acceso a esos datos digitales por parte de los servicios de inspección de transporte, así como la elaboración y tramitación de tarjetas para unos 500.000 conductores españoles. Por lo que se refiere a la marina mercante, durante el año 2003 entraron a puertos españoles 120.000 buques. Nuestros puertos atendieron el paso de 21,6 millones de viajeros y se movieron 21 millones de contenedores, equivalentes de 20 pies, más conocido como 20 TEUS. La flota de transporte que se desplaza bajo pabellón español con más de cien toneladas de registro alcanzó ese mismo año un volumen de 295 buques, que suman más de 2,2 millones de toneladas brutas. La mayor parte están incorporados al registro de Canarias. La flota de otros pabellones controlados por empresas españolas era, a finales de marzo, de 109 buques con 1,6 millones de toneladas de registro total. Ante este volumen de transporte marítimo, vamos a diseñar un nuevo paquete de medidas económicas y financieras para apoyar al sector, con la finalidad de fortalecer y desarrollar las llamadas autopistas del mar. Se llama así, señorías, a un nuevo concepto de servicio marítimo integral que por su alta calidad se erige en alternativa al transporte por carretera. Para conseguir abrir estas nuevas vías marítimas, pretendemos negociar la firma de convenios bilaterales con los países interesados, a fin de reducir los costes de la intermodalidad portuaria.

En el ámbito de la protección del medio ambiente costero, pretendemos prohibir la entrada a los puertos españoles de aquellos buques que no cumplan los requisitos mínimos internacionales de calidad. Asimismo, vamos a impulsar la implantación de instrumentos de detección de vertidos ilegales y la creación de

grupos de evaluación de emergencia y de intervención rápida para afrontarlo a la mayor celeridad posible. Nos proponemos fomentar la construcción de buques especializados en la recogida de vertidos con mayor capacidad de remolque y aumentar el número de helicópteros y de aviones de ala fija dedicados a las labores de vigilancia y salvamento. Se reforzará la presencia y participación activa entre la Organización Marítima Internacional mediante el apoyo de medidas que contribuyan a mejorar la seguridad marítima, en general, de la navegación y la lucha contra la contaminación, el incremento de los límites de indemnización por daños de vertidos y la creación de zonas sensibles en el Atlántico y en Canarias.

Señorías, un año y medio después de la terrible catástrofe del *Prestige* que asoló nuestras costas, todavía es necesario mantener el operativo de limpieza del mar. Nuestra mayor urgencia es proceder a la extracción de las miles de toneladas de fuel —13.700 en total— que siguen dentro de casco hundido. La responsabilidad de gestionar las consecuencias de la catástrofe del *Prestige* corresponde al Comisionado designado por el Gobierno a tal efecto. Al Ministerio de Fomento le compete asumir la defensa jurídica de las actuaciones y la financiación de los costes de la extracción del fuel almacenado en el barco a más de 4.000 metros de profundidad. El coste de los trabajos de extracción se ha ido incrementando hasta alcanzar los 93,3 millones de euros en febrero de 2004. Las labores se inician esta misma semana y se espera que finalicen el próximo mes de octubre. En cuanto a los procesos judiciales, les informo que el Juzgado de Instrucción número 1 de Corcubión investiga la actuación de las empresas relacionadas con el *Prestige* y la participación de la Autoridad Marítima española en el siniestro. Otro segundo proceso lo investiga el Tribunal de Distrito de Nueva York contra el American Bureau of Shipping, la sociedad que acreditó las condiciones de navegación del buque, por las posibles negligencias que condujeron a la catástrofe. Los costes extraordinarios a los que ha tenido que hacer frente el Ministerio de Fomento hasta el momento presente son de 200 millones de euros; cantidad que muchos nos tememos se incrementará en el futuro. El Ministerio de Fomento, a través del Comisionado, ha reclamado hasta el momento 128,3 millones de euros del FIDAC y en el presente estamos solicitando fondos europeos por valor de 106,5 millones de euros más.

Con esto acabo el análisis de la situación en la que está ahora mismo lo relativo al *Prestige* y paso a analizar la política portuaria. En este ámbito el Gobierno va a proceder a revisar la ley que regula el régimen económico y de prestación de servicio por parte de los puertos de interés general del Estado, aprobada en noviembre pasado, a la vista de la posible inconstitucionalidad planteada por algunos grupos. Para dar respuesta en el menor tiempo posible a las cuestiones

suscitadas por esta discutida norma, intentaremos consensuar con el resto de los partidos políticos y los colectivos afectados un nuevo marco jurídico más simple y menos reglamentista, de manera que facilite una política portuaria más dinámica, independientemente del signo político del Gobierno de turno. Las infraestructuras en inversiones portuarias se incorporarán al PEIT, de manera que se garantice su coordinación global y su adecuación a la demanda de tráfico previsible. Miramos hacia la autosuficiencia financiera del conjunto del sistema portuario estatal, con el auxilio de las ayudas europeas. Además de pretender mantener la autosuficiencia en la gestión de los puertos, nos vamos a comprometer con la política de vivienda del Gobierno actual en esta acción en relación con los puertos. Señorías, me refiero al destino que pretendemos asignar a los espacios públicos obtenidos como consecuencia de modificar las infraestructuras portuarias o los usos de las mismas. Hasta ahora este suelo de dominio público ha sido recalificado con el fin de ponerlo a disposición del mercado de la vivienda libre, con su consiguiente venta en subasta pública y su peligrosa incidencia en el precio de la vivienda. Nuestra propuesta consiste en que el nuevo uso de este suelo, hasta ahora de dominio público, sea destinado preferentemente a equipamientos sociales y vivienda de protección pública, de acuerdo siempre con la política de vivienda del Gobierno socialista.

Por lo que se refiere al sector de la aviación civil y los aeropuertos, consideramos necesario revisar el modelo actual. Pretendemos renovar todos los aspectos que regulan la navegación aérea, que han quedado obsoletos porque la última actualización se remonta a 1960. Con esta renovación pretendemos incorporar todos los cambios que se han producido, tanto en España como en Europa, en un sector tan activo e innovador en el ámbito tecnológico. De este modo trataremos de incorporar toda la normativa de la Unión Europea y las actividades emergentes, como los helicópteros comerciales, los aeropuertos que no dependen de AENA que es el ente gestor de los aeropuertos. En la misma línea se crearán los necesarios órganos de control de servicio público en los aeropuertos para la navegación aérea. También aspiramos a impulsar el fortalecimiento del órgano regulador aeronáutico, la Dirección General de Aviación Civil, redefiniendo sus funciones. Se le dotará de mejoras técnicas y de personal especializado para su desarrollo y para la aplicación de los modelos más avanzados de control de los operadores aéreos. Vamos a analizar el modelo organizativo de AENA con objeto de obtener del ente público y de las empresas por él participadas los mejores resultados de gestión, tanto desde la perspectiva del negocio empresarial, como sobre todo desde la perspectiva de la defensa de los intereses públicos y de una mejor calidad del servicio que se presta al usuario. Se implantará los reglamentos internacionales vinculados a la seguridad aérea y se

procederá también al desarrollo reglamentario de la Ley de Seguridad Aérea, para lo que se contará con el Consejo Asesor de Aviación Civil. La tarea de este consejo será canalizar la adecuada participación del sector en la elaboración de esta norma. Además de lograr la competitividad y eficiencia del ente público AENA, es necesario poner en marcha una serie de medidas que mejoren la prestación de los servicios aeroportuarios a los más de 150 millones de pasajeros que anualmente los utilizan. Entre las medidas que nos proponemos desarrollar quiero destacarles, como no podía ser de otra forma, en primer lugar, el incremento de la seguridad; premisa básica para dar la necesaria confianza a los usuarios en la utilización de nuestros aeropuertos y, por tanto, en el transporte aéreo. Para ello se elaborará un plan de acción conjunta con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y se implantará sin demora el sistema de gestión de seguridad en la navegación aérea, ATM, de acuerdo con la normativa de Eurocontrol. Se elaborará, en el ámbito del PEIT, un plan para el desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias y de la navegación aérea, revisando los actuales planes directores de cada aeropuerto y con especial atención a la adecuada puesta en explotación de la ampliación de los aeropuertos de Madrid Barajas y de Barcelona, así como la mejora de aeropuertos turísticos como los de Valencia, Málaga y Alicante, y por supuesto —como ya les había dicho—, en el ámbito no peninsular, los de Canarias y Baleares y también los aeropuertos gallegos. Debe mantenerse la viabilidad económica de AENA para garantizar su supervivencia futura en cuanto a la sostenibilidad financiera de 47 aeropuertos de interés general cuya gestión realiza AENA.

Señorías, en esta primera comparecencia he querido hacer un balance de situación —como decimos los economistas— para que tengan ustedes un perfil de la situación actual de las infraestructuras desde un punto de vista técnico pero también financiero. Por eso quería decirles que la deuda actual de AENA —y pongo este énfasis porque creo que es un dato absolutamente desconocido— es de 5.300 millones de euros, pero AENA prevé que en el futuro, con las obligaciones que ya ha asumido, esta se eleve en el año 2010 a 10.000 millones de euros, es decir 1,7 billones de pesetas. Y este dato me lo han marcado en rosa en el discurso para que lo recalque porque parece que cuando la deuda se dice en pesetas todavía tomamos mejor conciencia de su importancia cuantitativa. Esta deuda implica la necesidad de actuaciones firmes que garanticen la solvencia futura de AENA. Se impulsará un cambio cultural que convierta a AENA en una verdadera empresa de servicios de alta calidad y orientada a sus clientes, es decir, AENA es el que presta servicios a los pasajeros y a las compañías aéreas. Es necesario asegurar la fortaleza del modelo integrado en red, tanto de la gestión del conjunto de aeropuertos como del sistema de navegación aérea, que garantiza la vertebración y la sensibilidad territorial

mediante el transporte aéreo, pero esto no debe impedir la participación ni la colaboración en la gestión de los aeropuertos de las comunidades autónomas, de las corporaciones locales o de otros agentes económicos o sociales. Señorías, como complemento y apoyo de la política del Ministerio de Fomento, el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, CEDEX, ejecutará sus actividades de asistencia técnica, investigación y desarrollo tecnológico, en coherencia con los criterios de sostenibilidad, seguridad y calidad en las infraestructuras y los servicios de transporte que preside la actuación de este departamento. Desde esta perspectiva, y en coordinación permanente con los órganos responsables de las políticas de los distintos modos de transporte, el CEDEX va a reorientar su actividad considerando las necesidades de I + D + I demandadas por el sector del transporte, procurando una visión horizontal de sus actuaciones y una mayor incardinación con la sociedad, a través de convenios u otras fórmulas de cooperación establecidas principalmente con la universidad y con el sector privado.

Respecto al Instituto Geográfico Nacional, disponemos de un plan estratégico de 2004 a 2007 para este instituto y su organismo autónomo, el Centro Nacional de Información Geográfica, que se configura a través de 100 proyectos concretos, de los que 45 suponen acciones de innovación y los 55 restantes, impulsos de mejora sobre actuaciones preexistentes. Quiero destacar, de todos ellos, uno, la creación de un sistema cartográfico nacional que, en cooperación con las comunidades autónomas, proporcione cartografía oficial de carácter homogéneo y continuo para todo el territorio, ejecutado por las propias comunidades autónomas conforme a las normas establecidas de común acuerdo en el seno del Consejo Superior Geográfico y siguiendo las recomendaciones de la iniciativa Inspire de la Comisión Europea. Una segunda vía de actuación también novedosa es el desarrollo del Plan Nacional de Ortofotografía Aérea, en el que estamos involucrando a las consejerías responsables de cada comunidad autónoma y a los distintos centros directivos de la Administración del Estado. Vamos a conseguir en dos años, mediante este plan, la cobertura total del territorio con imágenes de alta precisión que hoy resultan imprescindibles para la planificación y gestión del desarrollo territorial. Además, y para que podamos disponer en este país de un instrumento eficaz, operativo, oficial y utilizable por todos para el manejo de la información de base territorial, estamos poniendo en marcha lo que los técnicos llaman una infraestructura de datos espaciales, que albergará de manera coherente e interoperable todas las transformaciones georeferenciadas producidas por los organismos oficiales.

Ya termino. Por lo que respecta al sector postal, como saben SS.SS., estamos en un proceso de liberalización y apertura progresiva del mercado a la competencia, que viene determinada por una directiva comunitaria.

En esta directiva se establecen las líneas troncales de la política postal comunitaria, que pivota sobre los siguientes puntos: liberalización progresiva de los servicios postales, como he dicho; responsabilidad de los Estados en garantizar la prestación del servicio postal universal; establecimiento de una autoridad nacional de reglamentación e independencia, y separación entre el órgano postal regulador y el órgano público postal. El nuevo Gobierno tiene por delante la ingente tarea de hacer operativo el esquema institucional, orgánico y funcional de este nuevo mercado postal en una triple dirección: fortalecer el órgano regulador postal y, por lo tanto, la intención es potenciar su estructura y dotarle de una mayor independencia funcional en el ejercicio de sus competencias para que pueda garantizar el funcionamiento del mercado; asegurar una prestación del servicio postal universal que dé satisfacción a la exigencia de una sociedad democrática y moderna como la nuestra; hacer que funcione el mercado de tal manera que el éxito de la liberalización dependerá de cómo se regule y de cómo se estructure el mercado y de la participación de todos los actores de la seguridad que encuentren en su actuación, pero sobre todo de las normas que garanticen el libre juego de la competencia.

En relación con el operador encargado de la prestación del servicio postal universal, Correos y Telégrafos, el ministerio se propone cumplir de inmediato la previsión contenida en la Ley Postal de publicar un orden de contabilidad analítica que permita establecer con claridad el coste o la carga del servicio postal universal e impulsar la renovación tecnológica de Correos mediante las aportaciones de capital necesarias para la adecuación de sus medios a los niveles de exigencia de calidad requeridos para la prestación del servicio postal universal. El Ministerio de Fomento exigirá en esta legislatura nuevos niveles de calidad al operador público, acordes con el esfuerzo inversor en marcha, y que deberán suponer mejoras significativas en los plazos de entrega de la correspondencia en el futuro.

En síntesis, señorías —y ya acabo—, me propongo prestar la máxima atención a la seguridad y a la calidad tanto en las infraestructuras como en el transporte. Este criterio impregnará, como han podido escuchar, por qué no decirlo, todas las actuaciones del ministerio en todos los ámbitos. De este modo, habrá una agencia de seguridad que velará por la mejora de la seguridad en todos los modos de transporte. Se realizarán —ya se han encargado— auditorías técnicas de seguridad vial tanto en la fase del proyecto como en las carreteras ya en servicio. Esta medida se completará con un plan de choque de mejora de la seguridad vial, que va a suponer licitar 90 actuaciones, por valor de 81 millones de euros, antes de que termine el verano —hemos dicho en agosto—. Ya hemos puesto en marcha en el ámbito ferroviario un plan extraordinario de reducción de los pasos a nivel para los próximos ocho años. Por otro lado, se ha dispuesto la progresiva sustitución de los

sistemas manuales de señalización por otros automáticos que eviten errores humanos, así como un plan integral de mantenimiento de la red de ferrocarriles para los próximos ocho años. En lo que respecta a la seguridad en el transporte por carretera vamos a implantar el tacógrafo digital.

Por otro lado, señorías, la conservación de la red de infraestructuras es otro de los caminos que conducen a la mejora de la seguridad. El Ministerio de Fomento ejecutará un plan de conservación de firme de 183 millones de euros, que comprende 50 actuaciones y que saldrá a licitación antes de agosto. Será la primera vez que en España la dotación presupuestaria destinada a la conservación de carreteras tenga un sendero del 1 por ciento actual hasta el 2 por ciento, porcentaje tenido como referencia por el sector en los países más avanzados de nuestro entorno. Las redes de infraestructuras responderán a criterios objetivos y dejarán de obedecer, señorías, a criterios caprichosos para integrarse en un mapa vertebrado y consentido. En el diseño de las nuevas carreteras se harán itinerarios completos que conecten regiones distantes entre sí, en lugar de tramos pequeños y aislados que no mejoran la accesibilidad ni conectan a los territorios. Esto es extensible a las autopistas de peaje, que en adelante sólo se admitirán en itinerarios en los que exista una carretera de alta capacidad libre de este canon. Mejoraremos la accesibilidad en los pasos fronterizos, con especial atención a la permeabilidad de las conexiones ferroviarias transpirenaicas con Francia. La transparencia prometida por el presidente del Gobierno estará presente en este ministerio. Vamos a ofrecer, a partir de septiembre, la posibilidad de obtener vía internet toda la información sobre los procedimientos de obra, licitaciones y adjudicaciones, y vamos a ofrecer un nuevo servicio a los ciudadanos a través de la tramitación telemática de su expediente, por supuesto sin poner como plazo septiembre. Señorías, las actuaciones de este ministerio no van a ser arbitrarias, como anteriormente ya he señalado, sino objetivables. Para ello se está elaborando, y se presentará antes de terminar el año 2004, el plan director de infraestructuras del transporte, que se elevará a la aprobación del Gobierno, pero hago hincapié en que se traerá a este Parlamento.

Termino, señorías, reiterando el compromiso de este ministerio de colaborar con la política de vivienda del Gobierno. Para ello vamos a proponer a las autoridades portuarias que los suelos de dominio público que se desafecten al modificar las infraestructuras se destinen preferentemente a equipamientos sociales y a viviendas de protección pública, todo ello en coordinación y de acuerdo, como no puede ser de otra manera, con la política de vivienda del Gobierno. Estoy convencida de que compartimos el deseo de que todo el trabajo, la confianza y la ilusión en la elaboración de los planes que he esbozado ofrezcan los mejores resultados. Por ello, les pido su apoyo para llevarlos a cabo. Tengan la

seguridad de que trabajaré cada día para que en nuestro país las comunicaciones sean más seguras, más eficaces y alcancen a más ciudadanos que nunca.

El señor **PRESIDENTE**: Como me ha informado el vicepresidente segundo y he podido observar, algunos señoras y señores diputados no han podido sentarse en el escaño que les corresponde. El letrado me ha avisado de que no hay precedentes de una situación como la que se ha dado esta mañana. Les garantizo a todos ustedes que en el futuro este tema estará resuelto y garantizado como corresponde a una comisión de estas características. Pido disculpas a las señoras y señores diputados que se han visto afectados por esta situación.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: No la puedo saludar porque no la veo; le han puesto ese biombo cibernético que nos separa. Si muevo la cabeza, aunque me dé torticolis, probablemente la veré.

Desde el Grupo Popular le damos la bienvenida a esta Comisión, le deseamos una buena singladura en el Ministerio de Fomento y expresamente le señalo que tiene usted nuestra mano tendida a la colaboración en todas las densas materias de su ministerio. En esta colaboración, señora ministra, usted pone las reglas del juego; las reglas de la colaboración entre el Gobierno y el partido de la oposición más numeroso que se ha dado en nuestro país en la reciente democracia, un partido de oposición que tiene depositada la confianza de 9.700.000 españoles. En la misma medida en que usted establezca esas reglas de juego para la colaboración, nosotros le corresponderemos con idénticos comportamiento y talante.

Señora ministra, en el Congreso de los Diputados todos los argumentos son de ida y vuelta, por tanto esforcémonos en que las reglas del juego sean positivas, en que la gestión de su ministerio sea buena y así ganarán todos los españoles. El propósito del Partido Popular es que usted triunfe en su gestión porque ese será el triunfo y el bienestar de todos los españoles. Señora ministra, el Partido Popular se cree lo del talante y lo del diálogo, aunque no queremos que se olvide que el diálogo es cosa de dos, no es cosa de uno. Además quiero felicitarle porque su Gobierno haya finalmente decidido mantener el nombre del Ministerio de Fomento, puesto que tiene más gloria y prestigio en España que el de Obras Públicas de anteriores administraciones. Por tanto deseo que también mantenga usted ese prestigio y mantenga el nivel del Ministerio de Fomento de las dos últimas legislaturas.

Es sorprendente, señora ministra, que las comparencias de todos los ministros del nuevo Gobierno sean exactamente iguales. Parece que estén hechas con la misma horma o que el borrador de comparencias haya sido remitido del mismo sitio: de la calle Ferraz. Es curioso que dé igual que vengan a hablar de justicia,

de vivienda, de Seguridad Social, de infraestructuras, de sanidad, de agricultura o defensa; da igual, en los últimos ocho años ha habido falta de criterio, ha habido opacidad, no ha habido planificación, ha habido falta de coherencia, incumplimiento, intereses parciales y no ha habido transparencia. En estos ocho años horribles hemos tenido que soportar al Partido Popular —los anteriores del PSOE eran buenísimos— y ahora vienen ustedes a solventar el problema. Lamentablemente hemos sufrido unos años de desidia, lamentablemente los años del PP. Pues lamentablemente, en los ocho años del PP hemos creado casi cinco millones de puestos de trabajo; lamentablemente, hemos saneado la Seguridad Social, que estaba en quiebra y ahora tiene un superávit de 15.000 millones de euros, además ustedes se han apresurado a copiar el sistema; lamentablemente, España ha crecido económicamente y hemos reducido en más de ocho puntos la diferencia con la media de la Unión Europea; lamentablemente, hemos alcanzado el equilibrio económico y el déficit cero; lamentablemente, nuestros hijos y jóvenes ya no van a la mili; lamentablemente, hemos entrado en la Europa del euro, algo que era imposible el 1 de enero de 1996; lamentablemente, hemos quintuplicado los presupuestos de Fomento y los hemos ejecutado; lamentablemente, hemos puesto en servicio 3.000 kilómetros de autovías que vertebran el territorio, es decir, el 50 por ciento de todo lo que había construido en todos los años de la historia de España, y hemos dejado en construcción otros tantos kilómetros; lamentablemente, hemos roto el concepto de radialidad por la conexión mallada, como le demostraré; lamentablemente, hemos construido 900 kilómetros de AVE y se están ejecutando otros 3.000, más otros 3.000 que están en declaración de impacto ambiental o en proyecto; lamentablemente, en aeropuertos hemos experimentado el mayor crecimiento de toda nuestra historia; en puertos se ha incrementado la inversión en un 500 por cien; en seguridad marítima, en servicios postales, en seguridad aérea, etcétera. En ese borrador de intervención que les remitieron a todos usted se olvidó de que había una nota que decía: En ningún caso utilizar para el Ministerio de Fomento. (**Rumores.**) Está clarísimo que por mucho que quieran y por mucho que se lo propongan no pueden borrar los ocho años de actuaciones en infraestructuras del Partido Popular.

Me alegro mucho de que esta mañana usted se haya dado cuenta de que la inversión mejora la economía y la convergencia, pero fue el Partido Popular el que cambió las reglas de la financiación de infraestructuras, sustituyendo un régimen de demanda con financiación de deuda pública, que necesariamente producía una situación cíclica de a más recesión menor inversión, por un sistema de oferta que ayuda a la estabilidad en la inversión. Les felicito porque mantengamos estos criterios en los que hemos tenido los mayores crecimientos, hemos conseguido la vertebración del

territorio nacional, la cohesión económica y social, la conexión con la red transeuropea, manteniendo al mismo tiempo la estabilidad y el modelo económico, y respetando los compromisos con la Unión Europea. Por tanto, me tengo que alegrar. Ahora bien, resulta curioso que no haya hecho usted ni una sola referencia al Plan de Infraestructuras y Transportes. Mire, señora ministra, en España hasta los niños más pequeños conocen el PIT 2000-2007. Todo el mundo lo conoce, usted también porque lo tenía en la página web de su propio ministerio y estaba expuesto en múltiples comparecencias tanto en el Congreso de los Diputados como en el Senado, y sobre todo lo tiene que conocer porque igual que lo disfrutaban todos los españoles, porque se puede utilizar. No puede desconocer lo que la sociedad conoce y reconoce, porque si algo tiene de característico la VII Legislatura es ser la legislatura de las infraestructuras. Nadie se acuerda del PDI del Partido Socialista. ¿Por qué? Porque era un plan virtual del que no se hizo absolutamente nada. Nadie se acuerda del PDI ni del plan puente. Nació y murió virtual. Por tanto me extraña que sea como usted dice. Y se lo voy a señalar gráficamente para que se dé cuenta de su existencia y del conocimiento que tienen todos los españoles. En cuanto a la red de alta capacidad de las carreteras del Estado, ésta, señora ministra —a pesar del biombo cibernético se lo muestro para que usted lo pueda ver—, era la red de alta capacidad del año 1996 y ésta que le muestro ahora es la red de alta capacidad que tiene usted ahora mismo en funcionamiento y en construcción. **(El señor Ayala Sánchez muestra a la señora ministra de Fomento unos mapas.)** Si tienen algo que ver y algo en que parecerse, pues usted misma me lo dice. Si quiere usted que vayamos a las referencias a la alta velocidad, esta era la alta velocidad de que disponía España en el año 1996 y este es el programa de alta velocidad que tiene usted absolutamente en ejecución. **(Risas.—Rumores.)**

Señora ministra, si quiere le dejo estas filminas, usted las mira, se las estudia...

El señor **PRESIDENTE**: Silencio, por favor, señorías.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Pero venir aquí a hablar del magnífico programa del Partido Socialista cuando sabemos cuáles fueron sus pretensiones es absolutamente ocioso, por no emplear otro término; y es ocioso porque, ¿recuerda el plano que le acabo de enseñar de la alta velocidad de España que está en ejecución? Pues este era el proyecto para el año 2010 del Plan Director de Infraestructuras, ese magnífico plan que ustedes tenían diseñado. Es decir, ustedes hacían una España hemipléjica, porque una parte estaba inmóvil, no se podía ni vertebrar ni conectar con nadie; habían abandonado el corredor cantábrico, Galicia y prácticamente habían abandonado el sureste de España. Por tanto, señora ministra, no olvide lo que ha hecho el Partido Popular, no rechace las actuaciones que hemos

tenido porque no se pueden comparar los modelos de infraestructuras del Partido Socialista y del Partido Popular. No quiero que usted se moleste conmigo por lo que yo le diga, pero usted se ha olvidado del programa con el que se presentó a las elecciones del 14 de marzo; el señor Zapatero, en el debate de investidura, se olvidó absolutamente del programa y demostró que no tenía ninguna convicción respecto a lo que hasta ese momento se llamaba PISIT, ya que la referencia que hizo fue a un nuevo plan estratégico de infraestructuras de transporte. A mí me gustaría saber con quién van a consensuar ese PEIT. No sé por qué abandonan ustedes el PISIT, es decir, este plan de infraestructuras, que era el de ustedes. Por cierto, como a usted le gusta saber o tiene interés en que le diga de dónde saco yo la documentación, se lo voy a decir: este plan de infraestructuras —PISIT— me lo dio doña Cristina Narbona el día 9 de marzo, en un debate que tuvimos en el Colegio de Ingenieros de Caminos, y evidentemente cuando ustedes no pensaban que tendrían que aplicarlo. Ahora tendrán que aclarar cuál plan de los correspondientes a la red de ferrocarril o cuál plan de los correspondientes a la red de carreteras van ustedes a aplicar, porque a lo largo de la campaña electoral cambiaron los planes dos veces, y tenemos las correspondientes copias de esos planes. La misma noche de las elecciones este PISIT desapareció de la página web del Partido Socialista Obrero Español.

Señora ministra, nosotros le hemos dejado en ejecución un plan de infraestructuras de transporte que es el que está vertebrando España; el que rompe los criterios de radialidad y el que responde a los mejores principios de cohesión social. Usted —en esta ocasión no lo he dicho, pero sí en otra— se lamenta de que esté en ejecución en un altísimo porcentaje. Mire, señora ministra, usted no necesita más que esto que le enseño a usted, estas tijeras, para toda la legislatura. Esto que lo único que necesita usted, estas tijeras, porque con ellas puede usted cortar las cintas de todas las obras que están ahora mismo en ejecución en España y habrá sido usted la ministra que más obras ha inaugurado en toda la historia de la democracia; pero también las puede usted utilizar para otra cosa, las puede utilizar para recortar las inversiones, que están planificadas, tienen financiación garantizada y aseguran la vertebración. Repito, también puede utilizarlas para recortar las inversiones, porque los criterios de inversión de este PISIT o los del PEIT, que no conocemos en absoluto, son menos inversores que los que están en marcha en este momento, menos inversores. No se ría, señora ministra, porque las cifras están ahí. Este plan de infraestructuras, el PISIT, supone una inversión del 1 por ciento del producto interior bruto en cada una de las legislaturas, mientras que el que usted está ejecutando ahora mismo supone el 1,4 del producto interior bruto en cada legislatura. Por tanto, puede usted utilizar las tijeras para recortar las inversiones en infraestructuras

que en este momento están planificadas y, como digo, con financiación garantizada.

Señora ministra, de su intervención global le tengo que decir que no hay nada nuevo bajo el sol; no hay nada que no haya sido utilizado, no hay nada que no haya sido conocido y sí es verdad que ha dado usted algunos barnices de modernidad, pero hay cuestiones que parece que ha tratado demasiado superficialmente y que van a tener que mejorar en el análisis y puesta en funcionamiento.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, debe S.S. ir terminando.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, es necesario que conteste a la señora ministra en términos parecidos a los de su intervención. Le pido la misma flexibilidad que se tuvo la semana pasada con la ministra de Vivienda.

El señor **PRESIDENTE**: Ya lleva un gramo más de flexibilidad que la semana pasada, por eso le pido que vaya terminando.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Trataré de resumir lo más posible, pero también le ruego, señor presidente, que en aras de la defensa de los intereses de mi grupo, no me prive de la intervención, que le aseguro que va a ser lo más rápida posible.

Señora ministra, vuelvo a decirle que no hay nada nuevo bajo el sol. No hable usted de un soporte informático porque ya está; no hable de una publicidad absoluta porque ya la tiene; no hable de que va a mejorar el plan de conservación y de que hace dos planes de choque sobre lo mismo porque en el presupuesto del ejercicio 2004, en el programa 513.D, en el concepto 4, seguridad vial, tiene 101 millones de euros y, si usted va a hacer un plan de choque de 80 millones, resulta que todavía podría hacerlo mejor porque para eso tiene dinero en el presupuesto y, en cuanto a conservación ordinaria, otro tanto de lo mismo, dispone de 1.562.266 euros, es decir, 260 millones de pesetas, y creo que podría hacer un plan bastante más ambicioso que el que nos señala.

Además, quiero hablarle de cosas que usted no ha mencionado. En conservación, usted se olvida de dos cuestiones, una, que el incremento en conservación en el último presupuesto ha sido del 9 por ciento, muy superior a los anteriores —sí, señora ministra; repáse-lo, compare unas cifras con otras, que esto es público, esto lo conocemos todos los españoles y podemos sacar nuestras conclusiones— y, dos, que este presupuesto de conservación no supone el 1 por ciento, sino casi el 2 por ciento de la valoración de nuestra red sin las últimas incorporaciones, muy recientes, de los dos últimos ejercicios, que es como hay que hacerlo, y ahí sí que alcanza unos porcentajes en torno al 2 por ciento, que, por supuesto, no son los mínimos exigidos por la red

internacional sino los deseables. Por otra parte, usted no nos ha dicho nada del Plan integral de conservación, puesto en marcha y funcionando, de la misma manera que no nos ha dicho nada, y yo tampoco voy a hacer referencia a ello, de los kilómetros de autovía, de ferrocarril y de autopistas de que disponemos en la actualidad y de los que no disponíamos en 1996.

Nos felicitamos porque usted apueste por la seguridad viaria; nos felicitamos sinceramente y la apoyamos, en eso tendrá usted toda nuestra colaboración, pero hay que decir varias cosas. Desde 1991 hasta 2002 se ha reducido la mortalidad en carreteras el 34,5 por ciento y el riesgo de mortalidad en el 62,8. El índice que utilizan todos los técnicos, que es el índice de mortalidad por cada 100 millones de kilómetros recorridos, ha pasado del 4,3 al 1,6. Algo, aunque sea mínimo, habrá hecho el Partido Popular por esa reducción del índice a menos de un tercio y, por tanto, por la seguridad viaria en las carreteras. De la misma manera, nuestra felicitación respecto a ese plan de choque de pasos a nivel, pero le recuerdo que fue el Partido Popular el que elevó los pasos a nivel que legalmente había que suprimir. En esta época se han suprimido 928 pasos a nivel y están en marcha 1.700 actuaciones en pasos a nivel en España.

En cuanto a su incidencia en la red transpirenaica y en las redes transeuropeas de transporte, también nos felicitamos. Fue el Partido Popular el que intervino de forma decidida en el grupo Van Miert y le quiero señalar, por si no le ha dado tiempo a estudiar tanto, que la prioridad del Gobierno del Partido Popular estaba ya en el impulso a la red transeuropea; por eso se consiguieron cinco pasos para la permeabilidad de los Pirineos. En 2003 se puso en funcionamiento el túnel de Somport, se ha firmado ya el contrato de la concesión Figueras-Perpignan y se reabrió el paso ferroviario a través de Canfranc. No olvide que con Portugal existe la cumbre de Figueira da Foz de noviembre de 2003 en la que se establecieron cuatro conexiones por AVE con el país hermano. Me parece muy bien también que potenciemos nuestras relaciones con Marruecos, pero no se olvide de que el 8 y el 9 de diciembre de 2003 tuvimos una reunión bilateral importantísima y trascendente en la que se fijaron las bases de la colaboración aérea del transporte por carretera, del apoyo marítimo, del enlace fijo a través de Gibraltar y de la financiación de infraestructuras, detalles que usted ha omitido en su intervención.

Señora ministra, voy a terminar. Quedan muchos temas pendientes, pero hay algunas cuestiones que me parecen absolutamente trascendentes. Me parece que no es de recibo que usted hoy aquí no haya hecho ni una sola referencia al Plan Galicia; se ha olvidado usted del Plan Galicia, olvidando así una cuestión tan importante para España como es dicho plan. Me produce sonrojo que en la Comisión de Fomento y Vivienda del Congreso de los Diputados no se haya hablado del Plan

Galicia, un plan que ha supuesto un esfuerzo del Estado español, ha supuesto compensar desequilibrios de vertebración territorial y de cohesión social importantes, ha supuesto la aceptación por parte de una región tan importante como Galicia de una vía de solución a todos sus planteamientos. Por tanto me parece que no es de recibo que no lo haya referido usted hoy aquí. Usted tendrá que admitir que le haga algunas preguntas concretas sobre el Plan Galicia porque, además, parece que el Partido Socialista ha defendido todavía un paso más allá, ha querido avanzar en los logros del Partido Popular —lo cual me parece correcto—, pero hay que demostrarlo con hechos. Por consiguiente, ¿asume el Ministerio de Fomento las actuaciones en materia de infraestructuras recogidas en el Plan Galicia, tanto en sus contenidos como en sus plazos e inversiones, según el acuerdo del Consejo de Ministros de 24 de enero de 2003? ¿Por qué se está dilatando la ratificación de este compromiso con Galicia y por qué se ha demorado *sine die* la visita del presidente del Gobierno? ¿En qué van a consistir las ampliaciones de esos compromisos anunciadas por varios representantes de su partido?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, tiene S.S. que terminar.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Voy a terminar, señor presidente, señalando simplemente las preguntas de aquellas cuestiones que me parece que han quedado sin contestar o sin responder en la prolija —tengo que reconocerlo— intervención de la señora ministra y no sin antes recordarle que esperamos que tenga claro conocimiento de cuáles son las cuestiones que, por precipitación, hayan podido inducir a error en algunos de los planteamientos, porque tanto en el PISIT como en alguna de las manifestaciones que ha hecho usted esta mañana hay cuestiones que son claramente ilegales.

Señora ministra, ¿va a potenciar la integración funcional de los diversos modos de transporte para que entendamos perfectamente la intermodalidad y no la declaración de principios que usted ha hecho? Por otra parte, ¿va a mantener usted el AVE a levante? ¿Va a mantener el AVE a Lisboa por Extremadura? ¿Va usted a suprimir alguna de las autopistas de peaje si no tienen las condiciones que usted ha señalado esta mañana? ¿Va a mantener la Ruta de la Plata o va a volver usted al concepto radial de carreteras? ¿Va a mantener la inversión privada en puertos? Señora ministra, usted ha dicho aquí esta mañana que no va a modificar la Ley del Sector Ferroviario; me gustaría que lo concretara, porque entonces hay alguna contradicción con alguna manifestación hecha el otro día. Tenemos bastante fijos los tiempos del ferrocarril, ¿cuál va a ser la reducción de los mismos que usted nos ha anunciado? ¿Va a mantener la «Y» vasca? ¿Qué va a hacer con el túnel de Guadarrama? ¿Cuántos nuevos kilómetros de autovía va a hacer? ¿Cuántos nuevos kilómetros de ferrocarril convencional o de AVE va usted a hacer? Díganoslo.

¿Va a potenciar el plan Plata y el plan Petra para el transporte por carretera y para mercancías? A eso tampoco ha hecho usted referencia alguna. ¿Va usted a mantener la conservación integral de carreteras a la cual no ha hecho referencia? ¿Va a exigir a Francia el paso transpirenaico o se va a conformar con la red actualmente existente y la falta de voluntad de Francia de intervenir? Señora ministra, esto tiene usted que saberlo, son competencias de su ministerio. Le pido disculpas por tener que expresárselo así, no tengo interés en que usted tenga ningún complejo conmigo.

Señora ministra, señor presidente, termino. Le voy a dar un consejo si usted me lo permite y me perdona por atreverme a dárselo. Haga usted como dice Cervantes: Quien mucho lee y mucho anda mucho sabe y mucho ve. Haga usted eso, conozca usted España y tendremos mejores infraestructuras.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, ahora le correspondía el turno de palabra al portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), pero el señor Jané tenía que irse a la Junta de Portavoces y ha solicitado de esta Presidencia —espero que SS.SS. estén de acuerdo— posponer su turno.

Tiene, pues, la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Mixto, señor Rodríguez Sánchez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Como representante del Bloque Nacionalista Galego podría empezar por decir que no tendríamos inconveniente en coincidir con algunas de las palabras de la señora ministra cuando se refería a la necesidad de vertebrar, cohesionar el territorio y ayudar a través de las infraestructuras al desarrollo económico de las zonas más desfavorecidas. A partir de este criterio, sin embargo, las cautelas, las precauciones e incluso las preocupaciones surgen precisamente no cuando tenemos que representar los intereses legítimos de una determinada sociedad o de un determinado territorio, sino cuando tenemos detrás una experiencia política en relación con toda esta temática, que creo que es expresiva, es didáctica y esperamos que la señora ministra la tome en consideración.

Empezaré efectivamente por hacer esta exposición didáctica a través de lo que fue una política que nosotros consideramos siempre discriminatoria en la cuestión de infraestructuras de todo tipo pero en especial las infraestructuras ferroviarias con Galicia, que después de mucho debate durante estos ocho años conseguimos que se rectificase ligeramente, si bien es cierto que encubierta con una gran propaganda y con muy pocos hechos. Digo que el terreno de los ferrocarriles es el más paradigmático, primero porque es el más necesario, el más deficiente y porque es donde hay realmente un desequilibrio histórico alarmante entre Galicia y el resto del Estado. Conozco Andalucía —estuve desterrado en Cádiz en el año 1975— y le puedo asegurar que la diferencia entre el ferrocarril de Cádiz-Sevilla

en aquel momento y lo que había en Galicia era prácticamente de 40 años. No había zona de Galicia que estuviese electrificada; por supuesto, el término medio de la velocidad en los viajes era de 50 kilómetros en Galicia y de 80 en Cádiz, en aquel momento ya. Uno constataba que las diferencias territoriales en el Estado español no sólo eran prejuicios de carácter ideológico sino que eran notorias incluso entre zonas que pasaban por subdesarrolladas. Esa diferencia del año 1975 pervive en el año 2004, pero no porque en términos relativos ambas zonas hayan avanzado y se mantenga la diferencia, sino que la situación de Galicia es prácticamente en esencia la del año 1975 y, afortunadamente, la de Andalucía no. Le digo esto para que entienda ahora los argumentos que le voy a expresar y que creo que son de consideración.

Efectivamente, conseguimos que el anterior Gobierno cambiase un diseño que nos presentó a bombo y platillo con todas esas promesas de alta velocidad, donde, curiosamente, el único territorio que dejaba fuera era el de Galicia. A base de protestas, de presión social e institucional —porque ahí ya teníamos una cierta sensibilización desde el año 1995 en el interior de Galicia—, logramos que lo que era la negativa rotunda de Arias—Salgado a aceptar ningún tipo de diseño ferroviario para el país —aún me acuerdo de su frase literal: no saldrá un céntimo de mi bolsillo para Galicia— se convirtiese en una modificación que tuvo más de propagandística que de real, pero que empezó con algo concreto que fue el convenio entre Fomento, Xunta y Renfe, precisamente para acometer obras de modernización nada menos que en el eje atlántico, señora ministra, que es algo así como prácticamente toda la población de Galicia, cuyo tráfico estaba colapsado, con vía única, sin electrificación, entre ciudades tan importantes como A Coruña, Santiago, Pontevedra y Vigo. Aún hoy estas obras están en proceso de construcción. No se trata de un AVE en el sentido tradicional, sino de un ferrocarril de doble vía, cuya consecución se logró tras debatir mucho, y de una posible electrificación en el año 2010, con velocidades medias de 140 kilómetros por hora. Esa es la gran conquista de la etapa anterior, que está en ejecución: 10 años para 170 kilómetros. Eso significó un cambio cualitativo en relación con lo anterior y no un regalo. A partir de ahí, como consecuencia de la catástrofe del *Prestige*, hicieron nuevas promesas que añadieron una serie de obras de carácter virtual que no estaban presupuestadas y ni siquiera planificadas desde el punto de vista temporal, todas ellas con una visión que no se corresponde tanto con la propaganda general a que nos tiene habituado en el conjunto del Estado español como con unas obras cuyo objetivo sería sacar al ferrocarril gallego del siglo XIX y convertirlo en un ferrocarril convencional a la altura del siglo XXI. Pues bien, en este aspecto nos resulta preocupante que usted no haya hecho ninguna alusión al Plan Galicia y no porque pensemos que es un plan real, sino porque su virtualidad

contempla obras destinadas a vertebrar el territorio gallego interiormente y a conectarlo con la meseta. Para que se dé usted cuenta de cuánto hay que debatir en aquel país para conseguir algo, ¿sabe en qué consistió la gran rectificación incluso respecto del proyecto inicial? En unir Galicia con la meseta y con Madrid a través de una vía única, lo que daba lugar a un auténtico cuello de botella entre Ourense y Puebla de Sanabria, cuando existía doble vía y electrificación justo hasta la entrada de Galicia. Ese es el gran cambio, pero sin presupuestar a estas alturas todavía. Comprenderá usted, señora ministra, que en un país en el que los trenes de largo recorrido tardan ocho horas y media durante el día y entre diez y once horas por la noche necesitamos que esto cambie. El reciente accidente de Linarejos ha puesto en evidencia muchas cuestiones, incluso algún tipo de táctica engañosa que no es de recibo cuando se manifiesta que ahora se va a tardar una hora más porque no hay locomotoras y en el trayecto Vigo-Ourense hay que poner otras, cuando realmente dicho trayecto ya se hacía con locomotoras diesel o locomotoras convencionales de tipo eléctrico y no con locomotoras tipo Talgo. Digo todo esto para que entienda usted la necesidad de que por lo menos hay que asumir la modificación de la estructura ferroviaria que se presentaba como virtual en el Plan Galicia y hacerla real. Podemos discutir los modelos, por supuesto, pero anularlos o rectificarlos hasta el extremo de hacerlos desaparecer no sería de recibo ni sería entendido por nadie en Galicia, esté o no de acuerdo con la parafernalia propagandística, que vuelvo a repetir que es más parafernalia que hechos, del Plan Galicia, aparte de algún pequeño hecho que, insisto, fue producto del debate político y de la presión afortunadamente por primera vez en nuestro país. Me gustaría que contestase a esto y no por intentar ponerla en evidencia. Quisiera saber qué piensa realmente del AVE del Cantábrico, si están dispuestos a ejecutarlo o a sustituirlo por un ferrocarril convencional de cierta calidad y cómo va a afectar eso a la actual línea de Feve, porque es necesario conocer estas cosas. En todo caso, usted ha hablado de las relaciones de los grandes corredores y ha citado el del Cantábrico. Es evidente que la estructura de carreteras hoy llega hasta la frontera de Galicia y que se introduce inmediatamente hacia el centro, dejando libre A Mariña y Ortegá, es decir, todo el norte de Galicia, una zona deprimida con potencialidades en relación con las cuales sería interesante que por lo menos el Gobierno, ya que está dispuesto a vertebrar y a cohesionar, tomase buena nota y clarificase el futuro de ese ferrocarril, como el futuro de Ponferrada-Monforte, que no sería radial, sino que habría que tejer una malla que iría prácticamente desde el Atlántico hasta levante por Barcelona y hasta la frontera francesa. En todo caso, señora ministra, para que usted tenga una conciencia clara del problema, no hay ningún tipo de privilegio y le voy a dar un dato. El Plan Galicia, que ha empezado a funcionar en el año 2004,

adjudicó a Galicia en los Presupuestos Generales del Estado un 4,5 por ciento de las inversiones totales del conjunto del Estado y eso después de la catástrofe del *Prestige*. Sería muy malo que continuásemos por esta línea en los presupuestos del año 2005.

Igualmente le quiero hacer notar, para que usted sea consciente del problema, ya que ha hablado de cercanías, que es la única comunidad periférica en la que no existe cercanías, colapsándose los trenes entre A Coruña y Vigo, con la gente tirada en los pasillos, puesto que solamente pasa uno cada hora porque no da más de sí la vía. Debería usted tomar esto en consideración. Ni siquiera hay servicios regionales entre A Coruña y Ferrol, con 500.000 habitantes, sino que solamente hay cuatro servicios al día pagados por la Xunta de Galicia, la cual no controla su planificación ni su extensión ni su función social. Esto también hay que tenerlo en consideración, al igual que cómo va a afectar la Ley del Sector Ferroviario y las consecuencias en concreto para el Feve en Galicia. Creo que ustedes debían tomar la decisión política de transferir los ferrocarriles de vía estrecha a las comunidades autónomas para que puedan cumplir esta función vertebradora. Hoy un señor que vive en Viveiro, en Burela o en Ribadeo no puede llegar ni a A Coruña ni a Vigo, ni siquiera existe una relación intermodal. Se llega a la estación de Ferrol con dos servicios al día y no se puede conectar con los tres que hay de Renfe para ir a A Coruña. Realmente tenemos una parte del país totalmente desconexiónada de la otra y uno no se explica cómo con el tiempo los trayectos duran más, porque por ejemplo antes se tardaba tres horas en ir de Burela a Oviedo o de Burela a Ferrol y ahora prácticamente se tarda cuatro horas. Espero, señora ministra, que esto le dé una idea de cómo está el problema en Galicia para que lo tome en consideración y no rectifiquen —aunque sí rectifiquen los proyectos, eso es normal— los intentos de modernización ferroviaria, puesto que nos ha costado mucho trabajo lo poco que hay en ejecución real, de lo que en su día fue virtual.

Respecto de las autovías, señora ministra, solamente quiero comentarle dos aspectos. Tiene que ser consciente de que en nuestro país se hizo la práctica sorprendente de la solidaridad invertida. Sabe que se está construyendo la autovía Santiago-Ourense sin participación financiera, una autovía de peaje de la Administración central, con la generosidad de la Xunta de Galicia, y da la casualidad de que todas las autovías que tenemos en Galicia, las que realmente son de estructuración del propio territorio, son de peaje y esta es la evolución que parece ser está teniendo lugar, además en territorios deprimidos, porque Santiago-Ourense es un territorio interior que tiene muchos problemas; o el peaje abusivo de la autopista del Atlántico, incluso en zonas de carácter metropolitano, que ahora también estaba subvencionando la Xunta de Galicia en el caso por ejemplo de Rande, algo que debería ser suprimido. Resulta que

se optó por no continuar la autovía del Cantábrico por el norte de Galicia y ahora se promete una vía de alta capacidad Barreiros-San Cibrao y francamente yo creo que es una falta de planificación total, puesto que va ir al lado de otra carretera. Lo mejor hubiese sido haber continuado la autovía del Cantábrico y así tendríamos una infraestructura a la altura de las circunstancias.

En la relación intermodal, señora ministra, hay que fijarse en lo grave que es que vaya a haber un puerto exterior en Ferrol en el año 2005 sin conexión por carretera ni por ferrocarril. Esto es una falta de planificación que el nuevo Gobierno tendrá que paliar, aspecto en relación con el cual quiero hacer un comentario especial. Celebramos, señora ministra, que usted haya anunciado que los terrenos que se vendan porque ya no sean necesarios determinados espacios portuarios no se hagan mediante puja pública, instalándose en ellos sobre todo equipamiento social y vivienda pública protegida. Les recomiendo que en este caso tengan en cuenta la gran operación urbanística que se anuncia en el puerto de A Coruña, que además está vinculada a la construcción del puerto exterior. Es decir, quieren utilizar una parte fundamental del dinero de esa operación urbanística para financiar el puerto exterior, puerto en relación con el cual, por cierto, tenemos una tremenda incertidumbre, pues tras llegar a grandes acuerdos el alcalde y el anterior Gobierno, ahora nos enteramos de que no solamente es que no se ha elaborado proyecto, sino que tiene grandes dificultades técnicas. Quiero advertirle que no sé si es necesario ese proyecto, pero en cualquier caso es imprescindible sacar los petroleros del puerto de A Coruña y si el proyecto no es viable desde el punto de vista técnico, habrá que hacer las modificaciones oportunas para buscar una solución a esta cuestión, pero que no se vaya a financiar con los fondos de esa gran operación especulativa, sino que cuando menos el Estado español esté dispuesto, aparte de a emplear los fondos estructurales, a poner dinero de su bolsillo.

Por último, dos cuestiones esenciales, señora ministra, la política de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación y la política de aeropuertos. Sobre la política de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación le quiero dar el siguiente dato: si llega a producirse otro accidente como el del *Prestige*, la situación en este momento en Galicia es exactamente igual que en la etapa anterior. No hay medios suficientes, sobre todo no hay remolcadores con la capacidad de arrastre adecuada en las circunstancias en que nos movemos en todo el corredor de Fisterra. Sería importante, por lo tanto, acelerar esta dotación de medios y de personal cualificado. Igualmente, sería conveniente hacer la inspección y la aplicación del convenio Marpol en puertos con otra eficacia distinta a la actual, por lo que nos gustaría que el Ministerio de Fomento hiciese públicos los informes oficiales que tiene sobre el accidente y sus causas. Igualmente, nos gustaría que estu-

viese predispuesto a entregar a la comunidad autónoma competencias en puertos esenciales. No se entiende, por ejemplo, que las lonjas estén en manos de la Autoridad Portuaria cuando allí se están desarrollando grandes actividades de carácter pesquero en las que la competencia del control, desde el punto de vista del mercado, muchas veces es de la Xunta de Galicia y en concreto para toda la pesca de bajura. La organización del sector pesquero, la coherencia de la actuación, debía de llevar cuando menos a esta primera fase, que fuese la antecámara de una de mayor competencia para poder hacer, en el caso gallego, un pool de todos los puertos. Usted sabe que es muy problemático tener cinco puertos, dos grandes puertos exteriores a 12 kilómetros, y no llegar a algún tipo de concordancia o de especialización, para no hacerse la competencia desde un punto de vista estúpido en el interior de la propia comunidad autónoma.

Nos llama la atención, señora ministra, que siendo tan silenciosa respecto del ferrocarril, que es la gran asignatura pendiente...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez Sánchez, le ruego que vaya acabando.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Voy acabando ya, señor presidente.

... en términos elementales, como le hice ver, sin embargo hoy ha citado el problema de los aeropuertos, que efectivamente tiene muchas deficiencias, pero las deficiencias que tienen los aeropuertos gallegos son que a uno de ellos hay que dotarlo urgentemente de sistemas de ILS 2,3, en concreto el de A Coruña. Esto es urgente porque hay cantidad de desviación de vuelos, derivados de las condiciones meteorológicas, en concreto nieblas o algunas condiciones de mínimo viento. También hay que considerar que cualquier tipo de ampliación de este aeropuerto debe hacerse teniendo en cuenta la ubicación donde está, muy problemática, pues está situado prácticamente encima del casco urbano de un ayuntamiento que no es el de A Coruña, sino de Culleredo. En segundo lugar, debemos de ir a la potenciación de los tres aeropuertos, pero con algún tipo de especialización, de tal manera que por lo menos el aeropuerto de Santiago de Compostela tenga relaciones internacionales, que es fundamental. En tercer lugar, nos gustaría que fuese la relación intermodal mayor. Ninguno de los tres aeropuertos tiene conexión por ferrocarril, en dos de ellos, en concreto el de A Coruña y Vigo, la conexión por carretera es muy deficiente y en todo caso las mercancías debían de figurar entre el futuro de esos aeropuertos, que hoy están muy colapsados porque no hay ferrocarril, señora ministra. Si lo hubiese, desde cualquier ciudad gallega se podría llegar a cualquiera de los tres aeropuertos en menos de una hora, entre 40 y 50 minutos. No hay un ferrocarril adecuado de 100 ó 120 kilómetros por hora.

Acabo ya, señor presidente, haciendo el siguiente análisis. Sería preocupante que bajo su intención de

racionalizar el gasto en infraestructuras, de que hay que equilibrar y sacar partido y sobre todo seguridad a las que existen, que se llegase a la conclusión de que hay territorios que ya no tienen déficit en infraestructuras y, en concreto, en las ferroviarias. Creo que eso sería un craso error en el caso de Galicia, ya que llevaría a que siguiésemos estando de forma muy descompensada en un triángulo levante-centro-noreste y sur, porque el peso demográfico, cultural y lingüístico de Andalucía es esencial para la visión política del Estado español. La zona oeste, a la que usted se refirió como el eje atlántico, tiene una gran potencialidad y sería una forma de equilibrar la península Ibérica, igual que nos lo parece todo el eje del Cantábrico y las relaciones en malla a la que usted se refirió. Queremos una Península equilibrada, no pedimos ningún tipo de favores y cuando menos le pedimos que no intenten suplir con propaganda lo que pueden ser deficiencias de carácter estructural o falta de preocupación por las infraestructuras del país. Estamos dispuestos a debatir los proyectos, pero necesitamos esos proyectos de infraestructuras esenciales, empezando por el ferrocarril, pasando por los puertos y los aeropuertos. Por último, en el tema de autovías o carreteras, pensamos que lo fundamental es no continuar por la vía de peajes y sobre todo llegar a hacer un plan de seguridad vial adecuado y con el tiempo un sistema de transferencias que doten de coherencia a la vertebración viaria en el interior de nuestro país.

Nada más, señora ministra. Espero que su vocación de diálogo se concrete siempre en discusión sobre hechos concretos y en conocimiento real sobre el terreno.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria, señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Comienzo por decirle que como uno de los damnificados de la situación de ocupación de escaños para intervenir en esta Comisión, acepto sus excusas, no es una responsabilidad que mi grupo ni este portavoz quisieran atribuir al señor presidente, pero desearía que sirviera de antecedente, dado que hoy se ha batido el récord de asistencia de asesores al ministro o a ministra correspondiente, récord que tenía en esta casa el Ministerio de Defensa, pero nunca el de Fomento. Estas comisiones las componen 39 diputados, restando los cinco que ocupan la Presidencia de la Mesa. Debe haber siempre una reserva al menos de 34 escaños para los señores diputados miembros de la Comisión y sobre todo que los ocho portavoces de los distintos grupos tengan garantizado este derecho parlamentario. Por tanto, corresponde al Parlamento ordenar disciplinadamente la ocupación de los mismos para que no ocurran estas lamentables incidencias, como la que ha tenido que sufrir este diputado en el día de hoy. Digo esto para que quede constancia en el «Diario de Sesiones» y me sumo a la petición del presidente para que ante la Presidencia del Congreso se

resuelva este caso con todas sus consecuencias, advirtiéndole a cualquiera que quiera seguir esta Comisión que hay una transmisión por circuito cerrado de televisión en diferentes salas, accesibles a cualquier persona interesada que no sea miembro nato de la Comisión.

Dicho esto, señor presidente, paso a referirme a la intervención de la señora ministra, a la que quiero dar la bienvenida y desearle éxito en su labor. Coalición Canaria, a la que yo represento, estará siempre a favor de los intereses generales de la sociedad española y canaria en este caso, con el respeto a la Constitución y a nuestro estatuto de autonomía en aquellas cuestiones de su departamento que ya están transferidas o en aquellas que tienen acuerdos de cooperación y a las que ahora me referiré. Celebro que la señora ministra haya dicho en su exposición que reconoce los problemas que crean o que tienen los archipiélagos, tanto el balear como el canario, por lo que es necesaria una política que reduzca los costes de la insularidad. Ese es nuestro gran problema, sobre todo con el archipiélago más distante, el de Canarias. Como usted sabe, señora ministra, tenemos reconocido un estatus en la Unión Europea, mediante el artículo 299.2 del Tratado de Amsterdam y que se ha incluido también en el texto de la Constitución europea, artículo 330, que se aprobará en su día. Se reconoce a Canarias como región ultraperiférica y obliga a los poderes públicos nacionales y europeos a unas actuaciones legislativas y presupuestarias para la atención de las regiones ultraperiféricas de la Unión Europea. Su departamento, señora ministra, es uno de los que tiene el mayor contingente económico y financiero para atender fundamentalmente todos los planes que hoy ha destacado aquí, fundamentalmente infraestructuras, servicios, transporte terrestre, marítimo o aéreo. Por tanto, nosotros queremos dar nuestra bienvenida a esa sensibilidad que ha mostrado de reducir los costes de la insularidad y acercarnos a costes europeos en el caso concreto del archipiélago canario para que se haga de esta manera.

Le hago la siguiente reflexión. Como idea central de toda su intervención de hoy usted ha ofrecido un plan estratégico de infraestructuras y transportes, el PEIT. Le pregunto, la definición o el establecimiento en cualquiera de los aspectos que usted ha señalado de seguridad, aspectos socioeconómicos, variables territoriales, planificaciones o planteamientos intermodales, que en el archipiélago canario eso es estrategia fundamental, ¿este plan estratégico de infraestructuras y transportes, señora ministra, se va hacer en cooperación con las comunidades autónomas, utilizando la fórmula de las comisiones sectoriales, como tienen otros departamentos, concretamente el de Fomento en que son periódicas las reuniones suyas con los consejeros de Fomento o equivalentes, que tienen las comunidades autónomas? Porque si no, desde Canarias no entenderíamos que una parte del Plan estratégico de infraestructura y transporte, generalizado para todo el Estado español, no con-

siderase las peculiaridades que tiene una comunidad autónoma archipelágica, fragmentada en siete islas y que no es un territorio continuo, como puede ser el territorio peninsular en que se pueden establecer otros planes estratégicos de esta cuestión. Desearía saber si esto se va hacer en colaboración con las comunidades autónomas.

Usted ha reconocido las peculiaridades del archipiélago canario y tengo que decir lo siguiente. Cuando pida las cifras a sus asesores, por si no las conoce todavía, verá que la bajada media de inversiones en el archipiélago de Canarias es evidente. En este momento tenemos transferidas las competencias en carreteras, sin embargo, desde hace muchos años viene funcionando el convenio de carreteras entre la Administración central del Estado y el Gobierno autónomo de Canarias. Le pediría, señora ministra, que se preocupara de activar este plan de carreteras del convenio de carreteras, ya que en este momento tiene anemia. Tiene un déficit en inversiones fundamentalmente para reactivar la necesidad perentoria que tiene un terreno donde en la carretera compite todo lo que es una sociedad de servicios y turística. No olvide, señora ministra, que, por ejemplo, en la ocupación de vehículos en carretera, Canarias se encuentra con los vehículos de su propia población cercanos hoy día a los dos millones de habitantes, y doce millones de turistas anualmente, que dan un promedio de entre 300.000 y 400.000 residentes turísticos por día en el archipiélago canario. Las empresas de alquiler de vehículos sin conductor para el turismo tienen un alto índice de ocupación todo el año, porque nuestro turismo no es como el del archipiélago balear, estacional, sino que es continuo todo el año. Eso obliga a un mantenimiento de la red de infraestructuras verdaderamente elevado. Le doy este dato significativo. Por tanto, también nos gustaría conocer —supongo que habrá llegado ya a la mesa de la señora ministra— la demanda del puerto industrial de Granadilla, en la isla de Tenerife, cuál es la posición que piensa adoptar su departamento, si usted hace una revisión de lo que había, que en este momento es una demanda controvertida de grupos ecologistas, pero con una demanda de aplicación para el desarrollo, presente y futuro, no sólo del sector del transporte, sino de toda la actividad comercial que se genera al respecto. Ocurre igual con la demanda de la construcción de las segundas pistas de los aeropuertos de Gando, en la isla de Gran Canaria, y de Reina Sofía en la isla de Tenerife. Por tanto, existen unos capítulos de decisión política y jurídica y unas inversiones presupuestarias que a usted no se le ocultan.

Quiero hacerle una advertencia sobre los puertos industriales canarios. La actividad de transporte y comercial en Canarias, que tendrá que coordinarse con el Ministerio del Interior que tiene facultades de reglamentación de las condiciones de los medios de transporte en carretera, ha generado una polémica que se ha solventado con una decisión del Ministerio del Interior

de inobservancia de la ley, de multar al transporte de mercancías por carretera que va en contenedor. Al superarse las alturas de los contenedores que se señalan en un real decreto del año 2002 para los medios y vehículos de transporte —usted ha hablado del transporte intermodal— si en la Península la mercancía fuera del área ferroviaria se transporta por carretera en camiones tráiler, en Canarias se hace en contenedores, lo que está llevando a una dislocación de todo el sistema de control de transporte. Lo que nosotros pedimos es que su ministerio intervenga en esta cuestión y se pueda resolver con quien ejecuta después la sanción, que es la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, que depende del Ministerio del Interior, para que la política de transporte no se colapse. Porque el transporte no es sólo la carretera, sino que es lo que está rodando por la carretera en estas situaciones. Por tanto, le pediría, señora ministra, una atención para resolver esta situación. Porque todas las mercancías que entran en Canarias, lo hacen fundamentalmente por vía marítima y reciben subvenciones de su ministerio. Porque su ministerio subvenciona al transporte de mercancías Península-Canarias, Canarias-Península, y al transporte de viajeros. Los presupuestos están consignados en el departamento de Fomento para reducir los costes tradicionales de la insularidad en la subvención al transporte de pasajeros. Pero en el transporte de mercancías toda esa entrada de Península o de puertos del continente europeo, desde alimentos hasta electrodomésticos o cualquier producto, hoy día la tecnología del transporte marítimo intermodal con carretera es fundamentalmente a través del contenedor. Lo que define hoy la intermodalidad del transporte con áreas lejanas archipiélagas es precisamente la mezcla del transporte marítimo con el transporte terrestre. Por tanto, es una situación que le corresponderá resolver.

Termino con dos cuestiones, señora ministra. Se ha referido a la sensibilidad que hay para impedir la entrada de buques que no cumplan las condiciones de seguridad de doble casco. Espero que pueda obtener una lista de fiabilidad, esa lista que llamamos negra, porque esta sensibilidad en el archipiélago canario es alta por existir una refinería de petróleo. Por tanto, el transporte de crudos desde las zonas productoras de petróleo crudo hasta la refinería genera las actuaciones cautelares pertinentes. No es un tema que nos quedó lejano cuando ocurrió la catástrofe del *Prestige*. Todos los medios que se puedan poner al respecto, bienvenidos sean.

Respecto a AENA, qué le voy a decir de la Comunidad Autónoma Canaria, que es la que tiene mayor número de aeropuertos de todo el Estado español. No hay comunidad con tan alto número de aeropuertos de las máximas categorías en el transporte aeronáutico. AENA es siempre una demanda que el Gobierno de Canarias pone encima de la mesa en toda conversación o acuerdo que tenga que hacer con el Gobierno central, hasta tal punto que su viabilidad económica nos afec-

taría. Usted se ha referido a ella. ¿Piensa usted hacer una revisión de la gerencia de AENA? Nos parece muy bien. De entrada, una demanda que en este momento el Gobierno de Canarias y mi grupo planteamos, y es la línea de cogestión de aeropuertos. Entendemos que la Comunidad Autónoma de Canarias, a través de su Gobierno, tiene que tener la posibilidad de la cogestión de los aeropuertos en relación con AENA y con su departamento. Porque Canarias tiene dos tipos de tráfico aéreo: el intercontinental o internacional y el de Península-Canarias, Canarias-Península, que además está abierto a todo el tráfico chárter que procede de Europa por el turismo. Por tanto, junto al tráfico regular de las compañías de bandera española que cubren esas rutas, Iberia, Spanair y Air Europa, nos encontramos con el uso de los aeropuertos canarios de toda la aviación chárter europea, fundamentalmente de origen y destino alemán y de origen y destino Reino Unido, pero junto a ello el tráfico interinsular de viajeros, liberalizado en este momento y utilizado y operado fundamentalmente por dos compañías aéreas en el tráfico interinsular de viajeros entre las siete islas canarias. Por tanto, nos llamamos a la parte a intervenir en cualquier proceso de cogestión.

Estas son las líneas sobre las que creo que podremos trabajar con sentido de la realidad, señora ministra, y que mi grupo quiere hacer una sintonía de entendimiento porque son problemas reales que todas las administraciones democráticas en España y en nuestro Archipiélago estamos obligados a atender. En esta línea tendrá nuestra cooperación y colaboración para resolver los problemas, porque además son problemas cuya resolución va vinculada a un presupuesto. Estamos hablando no sólo de predicar sino de dar trigo, y ese trigo tiene un valor en los presupuestos del Estado. Nuestra colaboración será siempre clara y firme en defensa de los intereses generales.

El señor **PRESIDENTE**: Como le dije antes, señor Mardones, espero que ese tema no se vuelva a repetir en la Comisión.

A continuación, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, señor Herrera Torres.

El señor **HERRERA TORRES**: Señora ministra, desde nuestro grupo parlamentario queremos hacer énfasis en la gestión de la movilidad y queremos hacer menos énfasis en el hormigón estimulador de la insostenibilidad que ha habido en los últimos años. Eso significa más química de la movilidad y menos física del hormigón.

Lo primero que tenemos que decir a la ministra es que nos gustaría que el Ministerio de Fomento fuera sobre todo el de la movilidad sostenible, con esta gestión de la movilidad, y por supuesto el ministerio del desarrollo de las infraestructuras que son necesarias

en algunas zonas, en algunos territorios. En cambio, nosotros creemos que en los últimos años nos hemos alejado de esta sostenibilidad, se ha dado prioridad a la construcción de infraestructuras sin abordar cómo se gestionaban las mismas; se ha promovido una política de oferta que es cara, que no es sostenible. La consecuencia de estos dos hechos es que es fuente de ineficacia. Lo que le planteamos es que la próxima política no sea un mayor consumo del territorio, un modelo que lo que supone es el incumplimiento flagrante del Protocolo de Kioto, con una carga muy sustancial de las emisiones de CO₂ en el transporte viario y que además ha supuesto un incremento de la accidentalidad. Mi grupo parlamentario opina que se debe favorecer el trasvase del transporte individual y por carretera al transporte público colectivo y por ferrocarril. Aquí le quiero hacer mi primera pregunta. Ustedes planteaban un plan de infraestructuras y servicios de transporte sometido a una evaluación ambiental y estratégica, ¿cómo la van a hacer? ¿En qué medidas se va a concretar?

Entrando ya en materia, en lo que se refiere a transporte público y a transporte por ferrocarril, el Gobierno anterior concentró las inversiones ferroviarias en la alta velocidad con un diseño que lo hacía muy caro y que nos alejaba de los parámetros europeos, que no resolvía, en definitiva, las verdaderas necesidades de los ciudadanos y que, además, como sucede en el entorno de Barcelona, se aprobaban con medidas que perjudicaban claramente a los servicios de cercanías y a los de mercancías. Hay un dato muy ilustrativo: en el tramo del año 1990 al año 2003 —afecta a diferentes gobiernos— las inversiones en el AVE Madrid-Barcelona supusieron el 97 por ciento de las actuaciones que se hicieron en el transporte en Cataluña, mientras que las inversiones en cercanías en Cataluña supusieron el 3 por ciento. Los pasajeros de cercanías son el 93 por ciento, mientras que en el mejor de los casos los pasajeros que utilizarán el AVE Madrid-Barcelona serán el 7 por ciento. Por tanto, desde nuestro punto de vista, ha habido un énfasis en la inversión hacia una minoría de los usuarios y no hacia la mayoría. En el campo del transporte urbano la política del Gobierno ha sido siempre cicatera, y esto ha sido así en el último tramo pero creemos que también lo fue en los gobiernos de Felipe González. La política de inversiones se ha centrado básica y principalmente en Madrid, seguida de Barcelona y a mucha distancia están las ciudades menores o las medianas y pequeñas. Los servicios de cercanías de hecho sólo han crecido en el área de Madrid. Le pongo un ejemplo, en el período 1990-2003 las inversiones por kilómetro en los Ferrocarriles de la Generalitat, red que hace funciones de cercanías en el área de Barcelona, han sido nueve veces superiores a las de Renfe en el ámbito de cercanías de Cataluña.

En cuanto a la subvención del déficit, fuera de Barcelona y de Madrid, los ayuntamientos reciben ayudas de escasa cuantía y al menos en el caso de Barcelona

el contrato-programa está todavía pendiente de firmar. De hecho, las inversiones que se destinan en Barcelona son de 190 viajes por habitante y año, en Madrid, 272 viajes por habitante y año; pero en casos como Talavera de la Reina la financiación es de 16 viajes por habitante y año, en el caso de Granollers, 14 viajes por habitante y año. Hay un claro desnivel entre las ciudades medianas y pequeñas y las grandes ciudades, con un trato de favor clarísimo hacia la capital, Madrid. Nosotros planteamos que el derecho a la movilidad sostenible se tenga que cumplir en todo el territorio del Estado y no únicamente en las grandes ciudades. Por eso le planteamos, en primer lugar, la necesidad de la descentralización ferroviaria de cercanías y regionales. Pedimos, por tanto, el traspaso íntegro de los servicios de cercanías y regionales de Renfe y creemos que la transferencia debe ir acompañada de las dotaciones financieras correspondientes y de planes de inversión por parte del Gobierno. En segundo lugar, creemos que se deben cambiar las prioridades, haciendo una apuesta clara por el transporte sensato, dando prioridad a las inversiones no que hagan ir más rápido a unos pocos sino que mejoren las condiciones de transporte de todos. ¿En qué se traduce esto? Le planteamos propuesta concretas: en la revisión de los planes de alta velocidad. Sabemos que seguramente estamos tocando un anatema, pero creemos que se tiene que producir la conversión del AVE en trenes de velocidad alta, 200 kilómetros por hora, en los tramos pendientes de construir y cuando sea posible, haciéndolo desde el punto de vista de la explotación ferroviaria, reduciendo la velocidad de 300 a 250 kilómetros por hora. Esto supondría reducir el consumo energético a la mitad. Con este ahorro obtendríamos 3.000 millones de euros que se deberían invertir en la mejora del servicio de cercanías y en el desarrollo de una red de ferrocarril de mercancías. Para ello entendemos que se tiene que extender, por tanto, la subvención del transporte público a la totalidad de transportes urbanos e interurbanos en grandes ciudades, pero también en entornos rurales, e incrementar las subvenciones a los territorios que diseñen planes de movilidad sostenible. La realidad es que el 50 por ciento de la población no tiene permiso de conducir, pero también que el Ministerio de Fomento ha enfatizado mucho en las construcciones viarias o en la construcción de un tren para minorías. Entendemos que también se tiene que extender el apoyo a la construcción de infraestructuras de ferrocarriles de cercanías, de metro o de tranvías, a la totalidad de ciudades.

Cuestiones concretas. En el paso del AVE por El Prat si existen otras propuestas éstas, desde nuestro punto de vista, tienen que encontrar el consenso de todas las partes, tal y como lo hacía la propuesta inicial, que contaba con el consenso de ayuntamientos como el de Sant Boi, El Prat o del Consell Comarcal del Baix Llobregat, en todo caso mejorándola. En las obras del AVE hay que buscar una solución transitoria en la zona de Bar-

celona, ya que tal y como están programadas van a provocar una seria obstrucción en las líneas de cercanías, de forma inmediata en la línea C-4, pero en el momento en que se haga el túnel por Barcelona puede afectar incluso a cuatro líneas. En cuanto a las mercancías, va a suponer la obstaculización de la salida de mercancías del puerto de Barcelona, vía ferrocarril, y por tanto entendemos que tendría que ser objeto de análisis y de atención por parte del ministerio el hecho de que las obras del AVE no afectaran a los usuarios de los trenes de cercanías y a los trenes de mercancías. Creemos que una solución viable, seguramente no tan aparatosa, sería construir un ramal del AVE entre Castellbisbal y Sant Cugat antes de 2006 intentando, en definitiva, que las obras del AVE no obstaculizaran tanto a los trenes de cercanías y a los trenes de mercancías.

También creemos que tiene que haber un desarrollo sustancial en las redes de cercanías. Permítame que me centre en el área de Barcelona, porque es la que yo conozco, pero esto debería darse en el conjunto del Estado. Tiene que haber un desdoblamiento de las líneas Barcelona-Vic-Torelló, de las de Tarragona-Castellón, Barcelona-aeropuerto y Tordera-Arenys. Tal y como decía el representante del BNG, en Cataluña hay tramos en los que se funciona peor que en los años cincuenta; este es el caso concretamente de la línea Barcelona-Vic-Torelló. Tendría que hacerse una rehabilitación de la red convencional fuera del ámbito de cercanías, Lleida-La Pobla de Segur, Lleida-Manresa, Reus-Casp o Torelló-Puigcerdà; tendríamos que desarrollar la red de cercanías en la segunda área metropolitana de Cataluña, que es el campo de Tarragona; la puesta en servicio de la línea C-5; el soterramiento del tren en San Feliù y en Vilanova y el incremento de la frecuencia de los trenes de cercanías que hoy están saturados, con gente en los suelos y existiendo horas punta en las que no se puede entrar.

En materia de mercancías, nuestro grupo hace una apuesta muy firme por las mercancías ferroviarias. En los últimos 30 años el transporte ferroviario ha pasado de un 25 por ciento de cuota de mercado en toneladas/kilómetro al 6,5 por ciento, lo que supone una sobrecarga de la red viaria, máxime cuando las externalidades del transporte de mercancías por carretera suponen solamente en España unos 30.000 millones de euros, calculado a partir de la normativa europea de externalidades que lo regula. Por eso le planteamos que el Gobierno apoye la nueva directiva de la euroviñeta, que el Consejo de Ministros tiene que ratificar el día 6 de junio, como condición *sine qua non* para que el transporte empiece a bascular hacia el ferrocarril y el marítimo de cabotaje, los dos sistemas de transporte con menos impacto y más eficiencia energética. De hecho, hay experiencias de los Gobiernos francés y alemán que han establecido una serie de tasas para la circulación de camiones. Suiza, que ya lo hizo hace años implantando un impuesto sobre la circulación de

cualquier camión en toda la red viaria, proporcional a la distancia, la carga transportada y al nivel de contaminación de los vehículos, ha sido el único país europeo que ha conseguido evitar el crecimiento del número de camiones en circulación.

En materia de carreteras, le planteamos que concrete el grueso de las inversiones en las obras que supongan una mejora en la seguridad de circulación y accesibilidad a territorios con dificultades y variantes que mejoren las condiciones de la ciudadanía. Por tanto, tienen que actualizarse. También le planteamos que haya un programa generoso de apoyo a medidas de gestión, es decir, el cambio en el sistema de peajes sustituyéndolo por tasas reguladoras de la movilidad, que incorporen las externalidades y que tenga en cuenta la hora del día, si hay alternativas al transporte público, etcétera, el carril bus en las entradas de ciudades, políticas de regulación de aparcamientos y medidas de estas características. Le voy a poner tres ejemplos que evidencian cómo se tiene que desarrollar la política de infraestructuras en materia viaria y cuáles son las alternativas. El primer ejemplo es el cuarto cinturón de Barcelona. Es el proyecto de autovía entre Sant Celoni y Abrera, paralelo a la AP7. La justificación de esta vía se encuentra en el aumento del tráfico previsto en la AP7. ¿No sería más razonable hacer énfasis en la línea C5, una línea de ferrocarril que descongestionara la AP7 y, en todo caso, liberara tramos de peaje? Segundo ejemplo, la variante de la nacional 240 y la nacional 340 de Montblanc, una nueva variante que hace que mercancías peligrosas circulen por el barrio de San Salvador en Tarragona, que no preserva para nada el valle del Francolí o que supone un destroz del pueblo de Lilla. ¿No sería mucho más razonable liberar el tramo de peaje que va de Montblanc a Valls y hacer un desdoblamiento de la 240 con menos impacto ambiental? Un segundo ejemplo de gestión. Tercer ejemplo, el caso de Mallorca. El 12 de marzo 2004, el anterior ministro de Fomento y la señora Cabrer, consejera de Obras Públicas del Gobierno balear, firmaron un convenio de colaboración mediante el cual el ministerio financiaba una serie de obras de construcción de autopistas y autovías, seis grandes infraestructuras viarias en un terreno limitado y acotado, como es el de la isla de Mallorca. ¿No sería mucho más razonable que el ministerio diese un impulso efectivo del ferrocarril en la isla de Mallorca, que evitase esas infraestructuras viarias que suponen la ocupación de 2.000 hectáreas y que suponen, en definitiva, ir triturando el territorio insular?

Cuarto bloque, aeropuertos. Desde nuestro grupo parlamentario le planteamos que es necesaria, cada vez más, una gestión aeroportuaria parecida al modelo alemán, en el que participen comunidades autónomas, entes locales, así como sectores económicos. Además, hace falta dimensionar las infraestructuras aeroportuarias. De hecho, se ha fomentado los grandes aeropuertos con grandes inversiones, especialmente el de

Madrid, sin estudiar cuál sería el impacto que causaría este sistema de transporte, que es el más contaminante de todos. Quiero poner énfasis en dos ejemplos que nos preocupan de una forma especial. Uno de ellos es el caso de Menorca, que se quiere hacer una ampliación del aeropuerto que pasaría de 26.000 metros cuadrados a los 59.000 que tiene el proyecto, se quiere más que doblar el número de pasajeros. La realidad es que en los últimos años el número de pasajeros en Menorca ha disminuido y que el único problema de saturación serán los viernes de los meses estivales. ¿No sería más razonable hacer una buena política de gestión, que no ampliar el aeropuerto, hipotecando, por tanto, el desarrollo posterior de la isla de Menorca y afectando clarísimamente a un modelo de desarrollo sostenible que se ha planteado en la isla de Menorca? Nos gustaría que el ministerio revisase este plan. Segundo ejemplo, aeropuerto de Palma. El aeropuerto de Palma prevé que venga un volumen de 38,5 millones de pasajeros en 2015. ¿No sería más razonable que el ministerio hiciese una buena gestión aeroportuaria o impulsase, mediante AENA, y no ésta gestión que amenaza los recursos naturales, de por sí escasos en la isla de Mallorca, sobre todo en verano cuando hay problemas de abastecimiento de aguas, de salinización de los acuíferos, cuando las depuradoras están sobrecargadas y cuando las playas ya están sobresaturadas? Para nosotros es imprescindible acometer una modificación de este plan director del aeropuerto de Palma, ya que afecta sobremanera al desarrollo de la isla. En el modelo de infraestructuras, de forma muy frecuente se acaban imponiendo determinados modelos territoriales. Más infraestructura, más hormigón, no necesariamente es más progreso, de forma muy frecuente suponen mayores hipotecas.

Como el señor presidente me va a invitar a que vaya acabando, lo haré enseguida. En materia de puertos, me ha parecido bien lo que ha planteado la señora ministra pero, tal como ha dicho el portavoz del BNG, quisiera poner énfasis en la seguridad marítima. Tenemos que empezar a aplicar modelos que han empezado a funcionar en Francia o en Estados Unidos, basados en un solo organismo público que integre de forma coherente la dirección y los servicios de saneamiento, suficientemente dotados con medios propios. Se tiene que reforzar la normativa de seguridad del transporte marítimo y promover a escala europea e internacional la reivindicación de las banderas de conveniencia. Esto es una acción del Gobierno.

No voy a entrar en materia de Correos, lo dejaré para una posterior intervención. Le invitamos a la señora ministra a que haya una revisión a fondo sin miedos, sin esquemas previos, porque hoy el éxito del ministerio se va a basar más en la gestión de la movilidad que no en el desarrollo indiscriminado de infraestructuras. Las infraestructuras que se tengan que hacer deben ser para la mayoría y no para una minoría. Es importante la revisión del AVE hacia un tren 200, que permita lle-

gar a todas las capitales de provincia con un tiempo razonable, porque me habían dicho que en esta legislatura utilizaría el AVE y me parece que lo tengo bastante complicado. Sería bueno que el ministerio pusiese énfasis en la gestión de la movilidad y, sobre todo, en infraestructuras dirigidas a la mayoría.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el portavoz del Partido Nacionalista Vasco, señor Beloki Guerra.

El señor **BELOKI GUERRA**: Señora ministra, comienzo deseándole mucha suerte. Hoy nos ha hecho una exposición amplia de ideas, de proyectos, de planes ambiciosos que desearía llevar a cabo en estos cuatro años o por lo menos dar un impulso definitivo. Espero que sea así, pero le deseo mucha suerte porque recuerdo que en una reciente comparecencia en el Pleno del Congreso hablaba de que se había encontrado con un ministerio en caos y desorden —expresión textual suya— y hoy mismo ha relatado cosas que darían a entender, en algunos extremos, en qué consiste este caos y desorden. Yo la creo, al menos debe ser su sensación real cuando ha llegado al ministerio y se ha encontrado con cosas que usted entiende que son un caos y un desorden. No le oculto que nosotros ya teníamos una notable preocupación a este respecto por algunas cosas que afectan en concreto al País Vasco, pero uno se lleva el escaso consuelo de no estar equivocado en sus percepciones, aunque es un flaco consuelo. Nos preguntamos la factura que ese caos y desorden puede suponer para su gestión al frente del ministerio y, más allá de su propia gestión y éxito político, para el desarrollo de un campo que sin embargo para nosotros es de enorme trascendencia y urgencia. Del caos y desorden usted nos daba cuenta recientemente en el Pleno, que se encontraba con escasos millones libres, a su disposición, en este ejercicio. Creo recordar que para el año 2005 tenía comprometido algo así como el 88,87 por ciento del presupuesto y para el año 2006 habló del 74,62 por ciento. Son dos años y pico de su legislatura, por lo que casi a uno le da por preguntar: ¿es que está lo mío dentro de lo comprometido o usted va a obtener mucho más presupuesto que lo que figura, o usted va a dejar de lado unos compromisos y va a adquirir otros? A uno le dan ganas de empezar a hablar de lo suyo, de los detalles de lo que más le afecta. No lo voy a hacer, señora ministra, pero le deseo suerte y mucha.

Voy a plantearle lo que, a juicio de este grupo, debe ser cierto enfoque general en un tema de tanta trascendencia y que, por otra parte, requiere necesariamente líneas de continuidad entre legislaturas y que no se puede resolver en una legislatura. Desde que uno lanza la idea de un plan de infraestructuras básico, en cualquiera de los campos, desde que empieza a elaborar el proyecto hasta su ejecución, siempre son otros ministros, como mínimo, los que inauguran los planes que han hecho otros. Por tanto, uno no entiende

cómo podemos estar, efectivamente, con unos planes estratégicos que permanentemente los vamos haciendo nuevos porque dan idea clara que no son tales. Desde la perspectiva de este grupo sería necesario que, de una vez por todas, efectivamente, se asentara algún tipo de cosa y estuviéramos ante un plan que fuera realmente estratégico de infraestructuras y de transportes. A este respecto a uno le suena que este tipo de cosas tienen mucho que ver con ideas y proyectos que todo el mundo pueda tener pero, sobre todo, con un problema que nosotros estimamos básico que es el de la financiación. Nos preguntamos si en la financiación de las infraestructuras no es necesario avanzar hacia una especie de Pacto de Toledo que resuelva más allá de lo que uno pueda creer que, llegando a un departamento o a un ministerio, el ministro de Hacienda de turno pueda dejarle todos los dineros que él o ella desea para llevar a cabo sus proyectos, que nunca ocurre. Si las infraestructuras caminan, insisto, mucho más allá de una legislatura, es necesario tener una visión compartida básica que resuelva en el tiempo, y en un tiempo más largo, insisto, que una legislatura, la financiación, problema absolutamente básico.

Si no recuerdo mal, usted ha hecho referencia a algunos principios que serán los que rijan su actividad en lo que respecta a la financiación. Ha hablado de que, efectivamente, entiende que el grueso de la financiación debe ser pública. Ojalá. Habrá que ver, insisto —por lo menos este grupo comparte este principio—, metido en litigio, el tiempo de ejecución de las infraestructuras y su financiación. Creemos que el punto de equilibrio puede ir variando el principio de que el grueso de la financiación sea financiación pública; sin embargo, en determinados casos es absolutamente necesario caminar hacia una financiación privada si es que se quiere disponer de determinadas infraestructuras a tiempo. La segunda reflexión que quería transmitirle es que lo mismo que este tema es clave, tenemos que priorizar en el campo de las infraestructuras. Evidentemente, por obligación, usted ha hecho referencia a todo tipo de infraestructuras —viarias, aeroportuarias, ferroviarias, portuarias—, y seguramente desde los propios grupos podríamos ir planteándole problemas en cada uno de estos campos que nos afectan a cada cual, pero es necesario al comienzo de una legislatura cierta priorización que vaya más allá de los legítimos deseos de todos de que, cuanto antes, se nos resuelvan a cada cual los problemas en todos los campos. Quiero decir a este respecto que mi grupo entiende que ha llegado la hora de la priorización del ferrocarril, con todas las consecuencias, porque entendemos que en este campo —precisamente una expresión suya— los déficit en infraestructuras estarían corregidos en parte —ha añadido— y eso es verdad, porque siempre están corregidos en parte. Aquí los déficit son enormes y requieren de una actuación urgente, como le expresé en la comparecencia reciente o en el debate que hubo en el Pleno del

Congreso sobre el aplazamiento de la entrada en vigor de la Ley del sector universitario. Para este grupo los déficit en infraestructuras son enormes, hay encima una mochila enorme y va a requerir, como entonces ya le dije, una actuación decidida, valiente y bien enfocada. Nos ha satisfecho a este respecto el planteamiento en el campo de las infraestructuras ferroviarias que usted ha hecho, si le he entendido bien, de que básicamente va a lograr la conexión europea y a situarnos en las redes transeuropeas. También es un tema absolutamente sustancial para este grupo. Son muchas las necesidades, pero para los que creemos que la actuación en el campo del ferrocarril es urgente, porque nos estamos jugando nuestra propia competitividad económica y social, en el seno de nuestro mercado europeo debe priorizarse el ferrocarril desde la vertiente de integrarnos en las redes transeuropeas, lo que requiere actuaciones urgentes y decididas, de forma que si le preguntan si va a mantener la «Y» hágala primero. Estamos manteniéndola desde el año 1994, desde Essen, y todavía no hemos hecho nada, y son 10 años. Como me la mantenga igual, simplemente, no haremos nada. Insisto, desde esa perspectiva ya va siendo hora de que abordemos el eje de Dax-Vitoria-Madrid que, como le dije entonces y le repito ahora, es un eje prioritario europeo, entre otros, desde Essen.

A este respecto, y situados desde el enfoque de priorizar el ferrocarril y su conexión europea, quiero preguntarle ¿cuáles son sus ideas respecto a la conexión ferroviaria de Portugal con España, cuál sería su enfoque en este tema? Si la conexión ferroviaria más lógica es la que pueda enlazar vía Oporto-Valladolid-Vitoria-Dax u otro enlace. ¿Cuáles son sus ideas a este respecto y, por lo mismo, cuáles son sus planes? También ha dicho dentro del tema del ferrocarril y, en general, del tema del transporte, que va siendo necesario abordar algún tipo de infraestructuras que resuelvan el modelo radial actual o, al menos, que lo maten hacia un modelo en malla. A este respecto la conexión que usted ya ha citado entre el puerto atlántico más cercano al Mediterráneo, como es el puerto de Bilbao, y el puerto mediterráneo más cercano al Atlántico, como es el puerto de Barcelona, requieren, efectivamente, de una conexión ferroviaria. Básicamente diría también algo que entra dentro de la propia perspectiva europea, además de ser un modelo en malla del Estado, en el sentido de que el corredor del Ebro debe aspirar a ser corredor pirenaico ferroviario. Un día se construirá a un lado o a otro de los Pirineos. Nosotros entendemos que el corredor del Ebro, a este lado de los Pirineos, puede y debe aspirar a ser el auténtico corredor pirenaico. En cualquier caso, le pregunto: ¿qué opina usted a ese respecto?

Si la financiación es importante y también la priorización en las infraestructuras, en la línea que le he dicho que es para nosotros, un tercer tema clave para nosotros es la gestión. Usted ha dicho, y coincidimos con usted, que es necesario ir a una gestión integral del

conjunto de los transportes, algo que es evidente, y ha hablado también de que va a promover la participación de las comunidades autónomas en esta gestión. Me gustaría saber hasta dónde llega esa participación en el sentido de que, como alguien que me ha precedido en el uso de la palabra ha dicho, la descentralización ferroviaria del tráfico de cercanías es un tema absolutamente elemental, tema al que usted también ha aludido. Es necesario hacer unos planteamientos en los que se integren todos los sistemas de transporte y se hagan desde lo que nosotros entendemos como visión regional o como se quiera denominar, de proximidad, porque es la vía más efectiva de que se planteen los objetivos con eficacia para lograr un sistema de transportes en el que el conjunto de los transportes viarios, ferroviarios, etcétera, se integren al servicio de los clientes —en este caso, de los usuarios— de cualquiera de las distintas modalidades. Pero llevar la participación de las comunidades autónomas más allá no sólo tiene aplicación en el campo ferroviario de cercanías. Quiero preguntarle también qué piensa a este respecto del tema portuario. Si mis informaciones son exactas, la aplicación de la Ley de Puertos en la dirección de una concesión a otras administraciones de la gestión de puertos es posible. ¿Estaría, señora ministra, en la vía de contemplar esta posibilidad, de hacer que efectivamente la gestión de los puertos se lleve —siempre con una cooperación institucional— desde el ámbito de las comunidades autónomas? ¿Cómo entiende usted que podríamos abordar este tema desde una cooperación público-privada en ocasiones?

Esta misma vía de la participación de las comunidades autónomas quisiera plantearla en el ámbito aeroportuario. Nosotros, en Guipuzcoa, en la proximidad de San Sebastián, tenemos un aeropuerto, el aeropuerto de Biarritz, en cuya gestión participan las administraciones locales, la comunidad de Bayona-Anglet-Biarritz. ¿Contempla este modelo como posible?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Beloki, le ruego que vaya terminando.

El señor **BELOKI GUERRA**: Termino enseguida, señor presidente.

Por esta vía de la gestión integral de descentralización en colaboración, me gustaría saber hasta dónde está dispuesta a marchar. No se le oculta que este grupo desearía que esta fuera una vía en la que se avanzara sustancialmente en los próximos años, entendiéndolo, insisto, que es la vía por la que la gestión va a resultar de mayor calidad y eficacia.

Para terminar, vuelvo a mi deseo inicial de suerte, en el sentido de que los planes son ambiciosos y nos preocupa mucho el tema de financiación. Antes de terminar, quisiera decirle que es muy fácil decir que los fondos europeos van a venir aquí; nosotros entendemos que esto no va a ir a más en los próximos años, es decir, que en este caso vamos a tener un problema más, pero

este es un asunto básico en el que habría que llegar a una especie de acuerdo de Estado. También nos ocupa la priorización del ferrocarril, básicamente para sus conexiones europeas, y, como le decía, el tercero de los ámbitos en los que más se debe actuar es ir hacia un tipo de gestión mucho más próxima a los usuarios de los distintos sistemas de transporte.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra el portavoz del Grupo de Esquerra Republicana de Cataluña, señor Andreu Domingo.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Señora ministra, bienvenida a la Comisión de Infraestructuras del Congreso.

En primer lugar, quisiera hacer referencia, independientemente de que las infraestructuras sean ferroviarias o de carreteras, al concepto de radialidad o malla. Ya en el debate de investidura, el presidente del Gobierno esbozó que, en infraestructuras, la España plural que él propugnaba se correspondía a la España malla y que la España radial correspondía al concepto de la España centralista. Realmente, los planes desarrollados hasta el momento, tanto de carreteras como ferroviarios, responden a criterios centralistas, con kilómetro cero en la Puerta del Sol. El caso paradigmático de que para ir en AVE —en adelante, tren de gran velocidad— desde Barcelona a Valencia, uno de los corredores con más flujos de personas y mercancías, se tenga que ir de Barcelona a Madrid y de Madrid a Valencia es una expresión nítida de esta radialidad y de este centralismo.

Usted ha anunciado que en los planes de su ministerio habría diversos corredores, hasta un número de siete, que no correspondían con el concepto de la España radial y que eran una prioridad; concretamente, el corredor del Mediterráneo, el del Ebro, el del Cantábrico, el de la Plata. Esta sería una expresión de ir hacia la Península en malla, cosa que nosotros apoyamos.

Entrando en la cuestión del sector ferroviario, coincidimos con el Grupo Vasco al considerar que se le tiene que dar una absoluta prioridad frente a la carretera. En ferrocarril, estamos por detrás respecto a Europa; por criterios de sostenibilidad y de accidentalidad, el gran desarrollo en infraestructuras en esta legislatura y en las próximas tendría que ser el ferrocarril.

En cuanto a la Ley ferroviaria (que tuvimos ocasión de discutir en el Pleno, y hoy lo ha reiterado usted, señora ministra), dice que está pendiente el desarrollo normativo, pero los recursos al Tribunal Constitucional de siete autonomías, entre ellas algunas presididas por su partido, no eran sobre el desarrollo normativo, que aún no existía, sino sobre la ley en sí, y muy especialmente sobre el hecho de que no respetaba a las comunidades autónomas. Nuestro grupo insiste en que no sólo se tendría que desarrollar normativamente, sino que tendría que haber una nueva redacción de la Ley ferroviaria que respetara la España de las autonomías. En ferrocarriles todo es Estado; son muy pocos los ferrocarriles que están

gestionados por las comunidades autónomas. Tenemos que ir, como en carreteras, hacia un modelo en el que las líneas de largo recorrido sean del Estado, pero las de cercanías y las regionales pasen a manos de las comunidades autónomas, porque en el ferrocarril aún no se ha desarrollado el Estado de las Autonomías.

Respecto al AVE, el tren de gran velocidad, es cierto que el desarrollo del mismo deja mucho que desear. Tendría que estar en Barcelona y aún no sabemos por dónde entrará. Desearíamos que la entrada a Barcelona no signifique el sacrificio del parque agrario del Baix Llobregat, una de las pocas zonas que aún nos quedan sin cemento. Nos ha gustado mucho, respecto al tren de gran velocidad, que la prioridad fuera la conexión con Europa porque era por ahí por donde se tenía que haber empezado y no por donde se empezó hace 15 años. El tren de alta velocidad lo tenemos que ver en concepto europeo, no en concepto peninsular.

Líneas convencionales. No sólo en Galicia se encuentran estas situaciones; en el corredor mediterráneo, entre Barcelona y Valencia y concretamente en la provincia de Tarragona, nos encontramos con varios kilómetros de vía única. La inversión que se ha hecho en estas últimas legislaturas en este corredor ferroviario es ínfima y se tiene que corregir porque es el mayor flujo de personas y mercancías que hay en la Península. Usted hereda las líneas convencionales con una desinversión de hace muchísimos años, muchas de ellas en un estado lamentable. Ya nos ha indicado que para estas líneas pensaban en un plan de choque, pues es absolutamente necesario si no queremos que se nos caigan a trozos. En cercanías es cierto que en los últimos años en cuanto a inversión se ha sido poco pródigo. Sobre estos dos últimos conceptos, cercanías y línea convencional, se tendría que modificar la futura ley ferroviaria para que pasaran a depender de las diferentes comunidades autónomas, y también tendría que haber prioridad en cuanto a mercancías en el desarrollo ferroviario. La Península es el Estado europeo que tienen menos cuota en el transporte de mercancías, algo que deberíamos corregir inmediatamente.

En cuanto a carreteras y autopistas, ha dicho que no habrá nuevas concesiones de autopistas si no hay en paralelo una autovía libre de peaje. Quisieras saber si este énfasis lo podemos invertir y cuándo. En cuanto a las autopistas de peaje donde en paralelo hay carreteras que no se han convertido en autovías, mucho nos tememos que por presiones de las concesionarias de autopistas, ¿cuándo lo va a resolver este ministerio? No puede ser que entre Fraga y Zaragoza no se desarrolle la autopista porque paralelamente hay una autopista de pago; supongo que son enormes las presiones de las concesionarias. Esa es una realidad en muchos territorios en los que se han desarrollado las autopistas de peaje. Nosotros defendemos las asimetrías en el Estado, pero no encontramos énfasis en los que defienden la absoluta simetría cuando queremos que ésta se establezca a

nivel de infraestructuras. En Madrid hay nueve grandes accesos a la ciudad, siete libres de peaje, dos de peaje, en Barcelona tenemos ocho grandes accesos a la ciudad, siete de peaje, uno libre de peaje. Esta dicotomía en la diversidad de territorios no es un modelo correcto. Cuando se ha dado esta concentración de peajes en según qué territorios creemos que se tendría que avanzar, y así lo pide el Gobierno catalán, en el rescate de los peajes. No puede ser que medio país esté pagando para circular y que otro medio país pueda circular libremente sin pago. Desearíamos que las peticiones del Gobierno catalán de ir al rescate de los peajes haciendo a esta Península más simétrica en infraestructuras se tuvieran en cuenta en su ministerio. No sólo el desarrollo de las autovías del que nos ha hablado en esta Comisión, sino multitud de carreteras que dependen del Estado y que no se convertirán en autovías necesitan de una inmediata inversión. Muchas de ellas, como la de Reus a Alcañiz, están cruzando cascos urbanos y no hay ni los desvíos pertinentes.

Respecto a la política portuaria, en este nuevo marco jurídico nos gustaría que contemplaran la participación prioritaria de las comunidades autónomas y de las ciudades en estas instalaciones portuarias.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Andreu, debe S.S. ir terminando, por favor.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Sí, ya termino.

En aeropuertos, el otro día, según leí, en el Senado se comprometió a que AENA tuviera participación de las comunidades autónomas y de las ciudades. Ojalá que en esta legislatura podamos avanzar en esta cuestión tantos años reclamada por las comunidades autónomas.

Para finalizar, toda esta política de su ministerio tendría que ir cada día más hacia criterios de sostenibilidad y de respeto al paisaje. Si es cierto que hay territorios que tienen enormes déficit; también es cierto que hay áreas que están repletas de infraestructuras y que actúan como devoradoras del territorio. Nada más, señora ministra.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), señor Jané i Guasch.

El señor **JANÉ I GUASCH**: En primer lugar, en nombre del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), deseo agradecer la comparecencia de la señora ministra de Fomento y darles la bienvenida a esta Comisión de Fomento y Vivienda tanto a usted como a todo su equipo, de manera especial, si me lo permite la señora ministra, a su secretario de Estado, don Víctor Morlán. El nuevo secretario de Estado ha sido miembro de esta casa durante muchas legislaturas, ha desarrollado un excelente trabajo parlamentario y ha sido un buen colaborador con el resto de grupos parlamentarios

que hemos tenido la oportunidad de colaborar con él de manera activa. Sólo quiero recordar que en el año 1999 yo estaba en la Mesa de esta Comisión, que entonces se llamaba de Infraestructuras, y compartía vicepresidencia de la Mesa con el señor Víctor Morlán; los recuerdos son siempre gratos y espero —estoy convencido de ello— que ese ánimo que le caracterizó como parlamentario, ese buen talante, lo seguirá teniendo como nuevo secretario de Estado, con las responsabilidades que ha asumido. Le damos, junto al resto del equipo, la bienvenida y la enhorabuena.

Dicho esto, señora ministra, *Convergència i Unió* coincide con usted en que las infraestructuras son un instrumento básico para la promoción y la consecución del equilibrio territorial, cohesión y desarrollo económico y social de un país. Son un elemento vertebrador y generador de bienestar social. Su ministerio es un ministerio agradecido —si me permite que lo diga así—, porque si el Ministerio de Fomento trabaja en la buena dirección, se notan los resultados, los nota el territorio y el conjunto de la sociedad. Debemos orientar bien, desde el inicio de la legislatura, el rumbo que deben seguir nuestras infraestructuras. Hablaba usted de crear una agencia de seguridad en el transporte, hablaba, incluso, de crear un observatorio; se preocupaba especialmente por los temas de seguridad vial, por los tramos de concentración de accidentes, los llamados puntos negros. Señora ministra, no le voy a hablar de ello ahora —es un aspecto que preocupa especialmente a mi grupo parlamentario—, porque hemos creado en esta Cámara una comisión específica de seguridad vial y prevención de los accidentes de tráfico y hemos solicitado ya también allí su comparecencia como ministra; le pedimos que colabore activamente con esta nueva comisión porque ahora en esta casa tendremos el marco adecuado para tratar todos los aspectos relativos a la seguridad vial. Sin duda, muchas veces se frivoliza en estos aspectos y se dice que es tema de Interior, de multas y de sanciones; no únicamente, pues la seguridad vial tiene mucho de prevención, de conocer el estado de nuestras carreteras, por tanto, ahí tiene su ministerio mucho trabajo por realizar. La invito formalmente a comparecer en la nueva comisión para explicar de forma más detenida todos los aspectos relacionados entre Ministerio de Fomento y seguridad vial.

Señora ministra, ustedes se encuentran con una situación heredada de ejercicios pasados, pero van a tener que imprimir en los nuevos presupuestos, nuevas líneas de inversión. Nuestro grupo parlamentario encuentra una carencia —y seguro que los medios de comunicación que siguen hoy la comparecencia de la ministra también advierten la misma carencia que el portavoz de este grupo parlamentario— y es que hay un deficiente seguimiento de las inversiones acordadas. Acordamos inversiones en esta Cámara, discutimos los presupuestos, seguro que aprobaremos en esta Comisión, al igual que en legislaturas anteriores, proposicio-

nes no de ley sobre infraestructuras nuevas y después no existe el adecuado seguimiento de las mismas. De ahí que mi grupo proponga formalmente que se cree una oficina parlamentaria de seguimiento y control de la inversión pública, una oficina que permita seguir de manera puntual la evolución de las inversiones de los distintos objetivos y propuestas impulsadas por el Gobierno o por grupos de la oposición. Debemos hacer ese seguimiento y de ahí que propongamos esa oficina parlamentaria, repito, de seguimiento y control de las inversiones públicas, para ver cómo llega realmente a ejecutarse aquello que acordamos en los presupuestos y que no quede simplemente en ese acordar una partida; cuántas veces hemos visto enmiendas que contemplan la necesidad de hacer un estudio informativo, de realizar un anteproyecto, y luego no se sigue su ejecución. De ahí que nosotros propongamos esa oficina; quizá sea una de nuestras propuestas en el marco de la reforma del Reglamento de la Cámara. Sería útil para todos, útil para los grupos parlamentarios y también para el conjunto de la sociedad y para los medios de comunicación que pretendan hacer un seguimiento; todos nos perdemos bastante en esa literalidad de lo acordado en las distintas partidas presupuestarias.

Señora ministra, como portavoz de Grupo Parlamentario Catalán (*Convergència i Unió*) debe comprender que me centre muy específicamente en las inversiones que reclamamos para Cataluña. Nosotros venimos reclamando un mayor nivel de inversión pública para Cataluña, que situamos en un objetivo: llegar al 20 por ciento, que el 20 por ciento de las inversiones en infraestructuras se destine a Cataluña. ¿Por qué el 20 por ciento? Entendemos que hay un déficit histórico avalado por las propias cifras. Durante los primeros años de Gobierno del Partido Socialista Obrero Español la media de inversión pública en Cataluña fue del 9 por ciento y ese 9 por ciento se situó simplemente en el 13 por ciento durante el año de la inversión olímpica. Es un 13 por ciento, cuando Cataluña tiene el 16 por ciento de la población y un nivel de generación de riqueza equivalente al 20 por ciento de la media española y cuando se ha acumulado durante tantos años un retraso en las inversiones públicas para Cataluña. Es cierto que han aumentado estos últimos años, pero han aumentado por grandes obras, por grandes proyectos que, una vez realizados, quedan allí, proyectos como el tren de alta velocidad que benefician evidentemente a Cataluña pero también benefician al resto de territorios por los que pasa pues Cataluña no deja de ser una parte más de esa vía de alta velocidad. Por tanto, le pedimos ese mayor esfuerzo.

Hablando de ferrocarril y del tren de alta velocidad, se nos plantean una serie de cuestiones urgentes, señora ministra. ¿Cuándo llegará a Barcelona el tren de alta velocidad? Nos gustaría saber la previsión del Gobierno. Ustedes se han encontrado con una situación pero, partiendo de la situación encontrada, ¿cuál es la

previsión? ¿Cuándo llegará el tren de alta velocidad a Barcelona? ¿Cuándo llegará a la estación de La Sagrera, no únicamente a la estación de Sans? ¿Qué previsiones tiene el Gobierno para la llegada del tren de alta velocidad a Barcelona, o de su conexión con la frontera francesa, o de todo el corredor del Vallés, desde Papiol a Mollet, o de todo el ancho europeo, desde Figueras a Port Bou? ¿Cómo están las previsiones del Gobierno en este aspecto? Llevamos muchos años de retraso, aunque hubo una opción inicial. La línea de alta velocidad, que siempre había propugnado *Convergència i Unió*, se empezó por Sevilla, pero sigue sin conectarse Madrid con la capital de Cataluña, Barcelona y con la frontera francesa por la vía de la provincia de Girona. Es una asignatura pendiente y le pedimos, señora ministra, acelerar todos los aspectos relativos a esta gran infraestructura; no le faltará la colaboración de *Convergència i Unió*, pero sí le pedimos el máximo esfuerzo y la máxima concreción en este aspecto. También pedimos que no se olvide de la línea de alta velocidad del corredor mediterráneo, que una Cataluña con Valencia y después con Andalucía. Ésta es también una asignatura pendiente que debe planificarse desde los primeros años de esta legislatura, al igual que la línea de alta velocidad que debe conectar Cataluña, el País Vasco y la costa atlántica sin necesidad de pasar por Madrid. Hay un esquema demasiado radial en las infraestructuras; usted lo ha dicho en su primera intervención y yo comparto ese veredicto de que no tienen por qué ser radiales todas las infraestructuras. Debemos crear nuevos ejes, nuevos corredores y, por tanto, señora ministra, le pido un compromiso, al igual que un compromiso —usted también se ha referido a ello— para mejorar la velocidad de la línea ya existente entre Madrid y Lleida. Había unas expectativas, 350 kilómetros por hora y no los actuales 175 ó 180 kilómetros por hora. Nos hemos quedado muy cortos; había una expectativa creada y los poderes públicos tenemos la obligación de dar respuesta a esa expectativa.

En el ámbito de las infraestructuras ferroviarias, hablamos de tren de alta velocidad, pero no debemos olvidar el otro aspecto fundamental en el ámbito de las infraestructuras ferroviarias, las cercanías, los trenes de cercanías, las líneas de cercanías. Muchas veces se nos acusa de que hablamos mucho del AVE y que nos dedicamos poco al tren que la gente coge cada día para desplazarse de un municipio a otro para ir a trabajar. Le pedimos, señora ministra, que se traslade la competencia sobre las líneas de cercanías a aquellas comunidades autónomas que se lo soliciten. Habrá reformas estatutarias, esperemos, a lo largo de esta legislatura y nosotros le pedimos el traspaso a Cataluña de las líneas de cercanías de Renfe. No es una petición de *Convergència i Unió*, es una petición que viene avalada por una amplia mayoría del *Parlament de Catalunya*, razón por la que le pedimos ese traspaso de las líneas de cercanías de Renfe a la *Generalitat de Catalunya*, para

mejorar aspectos que competen ahora a su ministerio y sobre los que no podemos esperar. Hay una serie de líneas de cercanías que precisan de la ejecución puntual de planes de choques. Le voy a citar algunas: Lleida-La Pobra de Segur, Móra-Falset-Reus, Lleida-Mollerussa-Tàrraga-Cervera-Manresa-Barcelona y Barcelona-Vic-Ripoll-Puigcerdà. En cuanto a la línea Barcelona-Vic-Ripoll-Puigcerdà es clamoroso el sentimiento popular de su ineficiencia y le pedimos mejoras inmediatas. Otras son Barcelona-Port Bou, Barcelona-Mataró-Masaret y Lleida-Borges Blanques-Baix Barcelona. Se trata de una serie de líneas en relación con las cuales existen compromisos de realizar planes de choque y desde *Convergència i Unió* le pedimos que apueste por ellas y que facilite el traspaso de competencias de las líneas de cercanías a la *Generalitat de Catalunya*.

Otro ámbito es el de las carreteras. Usted ha mencionado la red de carreteras y ha hablado de las autovías o autopistas libres de peaje, con la nueva terminología autopistas y autopistas de peaje. En Cataluña estamos muy discriminados, ya que prácticamente sólo tenemos las segundas. Tenemos autopistas de peaje, pocas sin peaje, por lo que reclamamos la construcción de autovías libres de peaje (con la nueva nomenclatura de autopistas sin peaje) puesto que los problemas son diarios. La discriminación es evidente y por eso pedimos aquí un plan ambicioso en materia de carreteras en Cataluña. Le voy a poner ejemplos muy claros: el desdoblamiento de la A-II, que conecta Madrid con Barcelona y con la frontera francesa, debe ser una realidad en el cien por cien del tramo. Decían otros portavoces que en Aragón, de Fraga a Alfajarín, está pendiente ese desdoblamiento y esa absoluta gratuidad como gran vía que debe conectar Barcelona con Madrid y con la frontera francesa. Debemos comprometernos a que sea una realidad, a que las obras de Girona-Massanet de la Selva y las del Maresme sean una realidad. Debemos hacer realidad ese desdoblamiento, así como el desdoblamiento completo de la N-340, que es el corredor del Mediterráneo, uno de los puntos con mayores accidentes de tráfico. Debemos implementar ese desdoblamiento que pide mi grupo parlamentario. Igualmente, que el inicio de la construcción del cuarto cinturón en la segunda corona metropolitana en Barcelona es algo necesario que se está reclamando. Es imprescindible iniciar las obras de construcción del tramo Abrera-Terrassa-conexión norte de Sabadell lo antes posible y su continuidad hasta Granollers. También pedimos, señora ministra, que el Estado participe en la financiación del desdoblamiento del eje transversal. Era un compromiso inicial que desapareció como tal del Plan de Infraestructuras del Estado. También le solicitamos que se impulse una mejor conexión de las comarcas del Ripollès. El Gobierno de la *Generalitat* acordó con el ministerio la construcción del eje pirenaico entre Trems, Solsona, Berga y Ripoll, un acuerdo que debe materializarse en una primera fase que le pedimos que inicie cuanto antes con la inmediata

construcción de la carretera entre Guardiola, La Pobla de Lillet y Campdevanol.

Termino, señor presidente. Hacía antes referencia al déficit en Cataluña y a las autopistas libres de peaje. Esto es una realidad y sólo le voy a dar una cifra. En Cataluña, el 60 por ciento de las vías de gran capacidad dependientes del Estado son de peaje, mientras que en el conjunto del Estado ese 60 por ciento se convierte en un 22 por ciento. Es una realidad que en Cataluña pagamos muchísimos peajes. Yo aprecio la voluntad de su ministerio cuando hoy ha afirmado aquí que pretende que sólo haya una autopista de peaje cuando tiene una alternativa gratuita de gran capacidad. ¿Explicamos esto, señora ministra, a los miles de ciudadanos que este fin de semana se han visto en medio de un atasco porque en la AP-VIII (AP porque es de peaje), a la altura de Viladasens, provincia de Girona, se ha producido un movimiento de tierras que ha dado lugar a retenciones kilométricas porque no había alternativas de gran capacidad? No existen y de ahí que le pidamos ese esfuerzo, que se rescaten los peajes de Mollet y Martorell, así como que se cree un fondo estatal para compensar con la finalidad de rescatar las concesiones en las autopistas de peaje tan necesario.

En materia aeroportuaria, pedimos la creación...

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, por favor, tiene que ir terminando.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Termino ya, señor presidente.

Pedimos en el ámbito aeroportuario un esfuerzo de su ministerio para crear autoridades en el marco de las comunidades autónomas, puesto que son muy necesarias. Celebramos en puertos que haya anunciado que se va a reformar la legislación. La última reforma que conculcó competencias autonómicas, especialmente en Cataluña, sobre los puertos de Barcelona y Tarragona contó con el voto en contra de *Convergència i Unió* y por eso nos alegra que exista la voluntad de cambiar esa legislación, que no debía haberse instado en la pasada legislatura. Para finalizar quiero manifestar que compartimos la necesidad de fomentar el transporte público urbano y metropolitano. Aquí sólo le pedimos una especial sensibilidad social para el colectivo de personas con movilidad reducida, que en todos los transportes públicos cuidemos expresamente que el conjunto de la sociedad, también las personas con movilidad reducida, pueda acceder con facilidad a todo tipo de transportes.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de dar la palabra al portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, voy a suspender por unos minutos la sesión para permitir a la señora ministra un breve receso. **(Pausa.)**

Corresponde ahora el turno de palabra al portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor De la Encina Ortega.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Doña Magdalena Álvarez, le doy la bienvenida a esta Comisión y a todo su equipo y el Grupo Parlamentario Socialista le desea éxito en la tarea a la que se enfrenta, que es una de las que más dificultades presenta entre todos los departamentos ministeriales y, por supuesto, hacemos nuestras las palabras del portavoz de CiU, Jordi Jané, hacia nuestro querido compañero ex parlamentario Víctor Morlán, actual secretario de Estado de su ministerio.

La experiencia como parlamentario me autoriza a decirle que esta Comisión tiene una alta carga de trabajo y una necesidad permanente de comunicación y de colaboración con el Gobierno. Usted nos la ha ofrecido, yo se lo agradezco y le tomo la palabra. Nos congratula que sea en sede parlamentaria, con independencia de alguna aparición en otros foros puntuales, donde nos haga una verdadera propuesta como la que ha desarrollado en su intensa intervención, de la que destaco dos aspectos diferenciales de actuación respecto a lo que hemos vivido en el Parlamento con el anterior Gobierno. La primera, la lealtad institucional, el diálogo y la cooperación con las instituciones, sobre todo donde reside la soberanía popular, como son estas Cortes. Y, en segundo lugar, una verdadera planificación en infraestructuras y transportes, que permitirá dar cumplimiento al discurso de investidura del presidente del Gobierno y al programa electoral del Partido Socialista, porque nuestra posición, señora ministra, siempre ha estado a favor de que la política de infraestructuras fomente un desarrollo sostenible que garantice el equilibrio y la cohesión territorial.

Usted ha citado una larga lista de actuaciones, pero hoy no es el momento de entrar en cada una de ellas. Ya habrá momentos a lo largo de la legislatura de profundizar, como bien ha señalado la mayoría de los portavoces parlamentarios. Pero sí es el momento de dejar claro que los efectos de la política de infraestructuras que usted ha expuesto, queremos los socialistas y por supuesto los votantes que han posibilitado el Gobierno, es un efecto sobre la creación de empleo, sobre el desarrollo económico y sobre el aumento de la productividad de nuestras regiones. Porque la política de infraestructuras en la que nosotros creemos debe necesariamente de permitir la reducción de las diferencias de rentas y garantizar la accesibilidad del territorio como garantía de la igualdad de oportunidad, que se logra con un compromiso como el que usted ha ofrecido esta mañana: basado en la solidaridad y que sólo puede resolverse desde una cooperación estrecha entre las distintas administraciones.

Señora ministra, nos parece indispensable el anuncio que ha hecho de elaboración de un plan estratégico de infraestructura y transporte, el PEIT, con la máxima participación y estrecha coordinación con las restantes administraciones, con transparencia, que se someta a evaluación ambiental estratégica y que sirva de marco

para la planificación de infraestructuras de forma racional a medio y largo plazo, tal y como hizo ya el Gobierno socialista en marzo de 1994. Volveremos a hacerlo ahora de nuevo. Me parece muy bien que la actual ministra de Fomento no caiga en la misma estrategia en la que cayó el anterior Gobierno del Partido Popular. Hablar de miles de kilómetros de carreteras, de auto-vías, de alta velocidad, etcétera nos lleva a preguntarnos: ¿Dónde están? Como no sea en traviesas; desde luego que en obras bien poco se han visto. Esto es todo lo contrario de lo que hizo el anterior Gobierno del Partido Popular, que en lugar de elaborar un verdadero plan de infraestructura y traerlo al Parlamento, como es lo correcto en democracia, optó por la propaganda en forma de campañas informativas sobre grandes planes que nunca cumplieron, pero que, eso sí, presentaron numerosas veces a la opinión pública.

Señor Ayala, dice usted que toda España conoce el PIT 2000-2007. Decía, incluso, que todos los niños de escuela lo conocen. (**Rumores.**) Si se refiere a ese folleto electoral del Partido Popular que tiene sobre la mesa (**El señor Ayala Sánchez: ¿Es que me ha registrado?**), pero que nunca trajeron al Parlamento, que es un inventario de actuaciones sin objetivos, sin prioridades, sin criterio de intermodalidad, sin consignación presupuestaria; si para colmo enseña un mapita de carreteras, yo le puedo traer aquí —¡que pena no haberlo traído!— el mapa del colegio de mis hijos que tiene muchos más colores que el que usted nos ha traído y es mucho más completo. Yo le pregunto: ¿Dónde están los miles de kilómetros de carreteras que pinta ese mapa con tantos colores? Confunden palabras y mapas con realidades que todos hemos vivido y desgraciadamente sufrido, señor Ayala.

Con respecto al PISIT, no se puede confundir un programa electoral con un programa de Gobierno. Quizás les traicione lo que ustedes han hecho. No les quepa la menor duda de que este plan estratégico de infraestructuras de transporte, será debatido y elaborado con todos. Por supuesto también será traído a este Parlamento, cosa que ustedes no hicieron con el plan al que usted hace referencia y que tiene aquí sobre la mesa. Lo podía haber traído en su momento el señor ministro de Fomento, no sólo para tenerlo sobre la mesa, sino para debatirlo y aprobarlo, como acaba de anunciar la señora ministra con el PEIT.

También nos congratulamos de su compromiso, señora ministra de Fomento, para desarrollar los corredores viarios y ferroviarios que ha citado, Mediterráneo, Ebro, La Plata, Duero, Cantábrico y Atlántico. El Grupo Parlamentario Socialista apoyará al Gobierno en la consecución del desarrollo de los mismos, porque este modelo es coherente, con el de la España plural y de progreso que defendemos e implica evolucionar de las actuales infraestructuras radiales a una malla peninsular.

Respecto de comunidades y ciudades no peninsulares, el PSOE ha tenido una especial preocupación, como refleja también nuestro programa electoral, en paliar la desventaja del hecho insular y la posición geográfica alejada del territorio peninsular de las ciudades de Ceuta y Melilla. Nos alegramos de que en su intervención se muestre la sensibilidad, traducida en medidas de discriminación positiva que logren igualar la situación menos favorecida con el resto del territorio. En materia de carreteras, compartimos la preocupación de la señora ministra por mejorar las comunicaciones viarias. Por eso, obviamente, vamos a colaborar con su propuesta para desarrollar una nueva orientación estratégica de la política de carreteras.

Señorías, si de algo he tomado nota de manera especial ha sido de la preocupación de la ministra de Fomento por la seguridad del transporte. Nos parece muy acertado y oportuno que lo señale como la máxima prioridad de la política del Gobierno socialista, porque esta es una exigencia que nos afecta muy directamente por el índice escandaloso de siniestralidad viaria en España y por los planteamientos que nos requiere la Unión Europea. La ejecución material de sus objetivos no podría ser otra, en buena medida, que el anuncio que ha hecho la señora ministra de Fomento de la creación de la Agencia Nacional de Seguridad en el Transporte como organismo dependiente del Ministerio de Fomento. Los planes de actuación urgente en materia de seguridad vial que se propone adoptar y la creación de dicha agencia, nos va a permitir que conozcamos mejor las causas de la siniestralidad y, en consecuencia, adoptar medidas más eficaces, coordinando los distintos ámbitos territoriales de España con medidas adoptadas ya en países de nuestro entorno que están dando resultado muy eficaces, incorporando nuevas tecnologías y dispositivos de seguridad más avanzados para, entre todos, intentar reducir y, por qué no, acabar con la escandalosa siniestralidad viaria que ha vivido España estos últimos años.

En cuanto a la segunda prioridad de la política del ministerio, la conservación de las infraestructuras, la recibimos con gran alivio. Y la aplaudimos, sobre todo la propuesta de incrementar progresivamente los recursos de conservación, con el objetivo de acercarnos al 2 por ciento del valor de la red. Por supuesto, también con medidas puntuales como la puesta en marcha del Plan de conservación de firme, que se licitará antes de agosto, con 50 actuaciones, por importe de 183 millones de euros, como usted ha anunciado. Como he señalado anteriormente, el Partido Popular abandonó la conservación de nuestras infraestructuras, llevándolas a una situación de detrimento de calidad y seguridad inaceptables. En el mismo sentido, pero en relación con las infraestructuras ferroviarias, el gobierno del PP sumió al sector ferroviario en el caos, produciendo un deterioro histórico en su calidad y seguridad, como consecuencia de esa falta de inversiones y de su man-

tenimiento, que han sido determinantes en el aumento de accidentes que hemos vivido en España en los últimos años. Tomen nota. En el año 2003, se produjeron en España 12 accidentes ferroviarios importantes, con el resultado de 26 muertos y 128 heridos. Señorías, a esa desastrosa gestión de ferrocarril, hay que sumar la incapacidad que tuvo el anterior Gobierno para terminar correctamente las señalizaciones, todo lo cual demuestra la situación gravemente dañada que hemos heredado, a pesar, eso sí, de las promesas y masiva propaganda creadora de expectativas para los usuarios, incapaces de cumplir. Pongo el ejemplo del AVE, que decían que iban a llevar a todas las capitales y un largo catálogo de promesas, sin el mínimo rigor presupuestario. Para remontar el deterioro producido por el anterior Gobierno, esperamos que se cumplan los criterios expuestos por la señora ministra, dirigidos, sobre todo, a reforzar la estructura radial de la red ferroviaria y promocionar el ferrocarril, potenciando las cercanías y los regionales como fórmula para mejorar la movilidad en las áreas metropolitanas. Compartimos plenamente las cinco grandes líneas de actuación que ha anunciado, para el impulso del transporte de mercancías por ferrocarril, para potenciar este tipo de transporte que ha sido el gran olvidado por el gobierno del Partido Popular en los últimos años.

En los puertos, al contrario de lo que pretendía el PP, convirtiendo las autoridades portuarias en meros arrendatarios de suelo e incentivando y primando el beneficio de los operadores privados en detrimento de los usuarios y de la eficiencia de la calidad de los servicios, tengo que decirle como persona que vive en un gran puerto como el de Algeciras que ha sufrido las consecuencias de la nefasta reforma de la Ley de Puertos, la actual Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de los puertos de interés general del Estado, que apoyamos su modificación a medio plazo. Necesitamos la modificación de esos disparates que se han hecho para conseguir una ley que permita el principio de autosuficiencia financiera del conjunto de los puertos españoles, pero que no acabe con la titularidad pública de los servicios portuarios y que sea compatible con la política socialista de defensa de los intereses generales de los españoles. Hacemos propias las intenciones del Gobierno, para que, en colaboración con las comunidades autónomas, convirtamos los principales puertos de España en puertas de entrada y salida de Europa y en puntos de referencia en el comercio internacional de mercancías del transporte marítimo.

En el sector de la aviación civil y aeropuertos, compartimos, como no puede ser de otra manera, la necesidad que ha citado de modificar la vieja Ley de Navegación Aérea de 1960, para incorporar la normativa de la Unión Europea, la OACI, y las obligaciones derivadas de las normas de Eurocontrol, para incluir en nuestra legislación aspectos inexistentes actualmente, porque

la actual ley tiene más de 40 años. Es algo que hemos venido demandando insistentemente al PP durante estos años de oposición, sin éxito. Acuciados por las obligaciones que nos demanda Europa en su regulación de cielo único, creemos que son acertadas las medidas que nos propone. Esperamos remontar el desastroso funcionamiento de AENA que se amplió, sobre todo en los últimos años del gobierno del Partido Popular, y con ello solucionar los problemas que han afectado en los últimos años al tráfico aéreo. Recuerden que se han producido innumerables retrasos para los usuarios y que éstos pusieron a los aeropuertos españoles entre los que más retraso acumularon de Europa. Entre los años 2001 y 2003, los porcentajes de retrasos eran superiores a media hora, y los vuelos retrasados en 2004 se han sucedido a razón de uno cada tres minutos. Estamos convencidos que la señora ministra y su equipo harán todos los esfuerzos posibles para sanear la situación económica, mantenimiento de la viabilidad y garantizar la supervivencia financiera y la de los 47 aeropuertos de interés general que se gestionan. Tengo que añadir, señorías, que AENA tiene una deuda —lo ha anunciado la señora ministra— de 5.300 millones de euros. Si a ello le sumamos los 7.200 millones de Renfe, nos situamos en 12.500 millones de euros, es decir, más de dos billones de las antiguas pesetas. ¿A esto es a lo que ustedes, señores del Partido Popular, llaman brillante gestión del Ministerio de Fomento y del anterior Gobierno? Así consigo yo también el déficit cero y equilibrios presupuestarios que ustedes han vendido a todos los españoles, a costa —hay que decirlo— de dejar en bancarota... **(El señor Ayala Sánchez: ¡A la Seguridad Social!)** a AENA, a Renfe y ya no quiero hablar de Izar...

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, silencio, por favor.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Y ya no quiero hablar de Izar, Televisión Española y un largo catálogo de empresas públicas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor De la Encina, vaya terminando.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Voy terminando, señor presidente. Sólo un mínimo de benevolencia, como al señor Ayala. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, silencio, por favor.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: En cuanto a seguridad marítima y navegación tras la catástrofe del *Prestige*, Galicia y la cornisa cantábrica, sus pescadores, sus costas, el medio ambiente, todos los españoles vivimos una de las peores catástrofes ecológicas de la historia. Al desastre se le sumó la ineptitud y la irres-

ponsabilidad del Partido Popular que, ante su incapacidad y descordinación, optó por lo que fue su línea de conducta en los ocho años de mandato: no reconocer la verdad, desinformar, tapar sus propios errores y descargar sus responsabilidades en otros. Señor Ayala, si usted habla de sonrojo, pregúntese cuál es el sonrojo que sentimos todos los españoles viendo aquellas imágenes que todos pudimos ver y sufrir. Eso sí que es sonrojo. **(El señor Ayala Sánchez: ¡El Mar Egeo!)**

En cuanto al Plan Galicia, al margen de consideraciones nominalistas, el Grupo Parlamentario Socialista cree de gran importancia realizar, como usted ha hecho aquí hoy, una voluntad clara con relación a Galicia, hablando de la autovía del corredor Atlántico, de puertos, de aeropuertos, de criterios sobre peaje en área suburbana, de seguridad marítima o la llegada del tren a Galicia. Estamos convencidos de que podemos mejorar mucho en este ámbito.

En cuanto al Instituto Geográfico Nacional, damos la bienvenida al plan estratégico que va a innovar acciones, dirigidas sobre todo a las administraciones territoriales. Por último, en Correos la actuación durante los últimos años del gobierno del Partido Popular se caracterizó por el aumento de los precios que pagan los ciudadanos por el servicio, una más que discutible eficiencia de las inversiones, la opacidad de la gestión, el deterioro de la universalidad y la calidad del servicio, supeditada solamente a conseguir beneficios empresariales con el resultado de que cada vez más ciudadanos reciben el correo una o dos veces por semana, que es lo normal ya en España (en la España de hoy, desde luego no va a serlo en la del futuro) en lugar de diariamente como dice la ley y los derechos de los usuarios. Por el contrario, la política de correo que va a apoyar el Grupo Parlamentario Socialista apostará por el cumplimiento de la normativa europea, en concreto de la directiva postal y sus modificaciones del año 2002, en el aspecto citado por la señora ministra de fortalecer al órgano regulador y al operador público postal, potenciando su estructura y dotándola de mayor independencia funcional en el ejercicio de su misión de garante en el restablecimiento del servicio universal que tanto ha deteriorado el anterior Gobierno. Para lograr este fin nos parece muy oportuna la publicación inmediata de la orden de contabilidad analítica que ha anunciado hoy aquí la señora ministra y que nos va a permitir, por fin, terminar con el apagón estadístico a que nos sometió el Partido Popular y conocer finalmente el coste y las exigencias a que nos enfrentamos en relación con el servicio postal universal. Consideramos también necesaria la anunciada renovación tecnológica de Correos que se necesita para que sea competitivo y pueda ofrecer un servicio de calidad a los usuarios y para incorporar las nuevas tecnologías de comunicación, como demanda una sociedad avanzada como la nuestra.

Termino como empecé, señora ministra, agradeciéndole su presencia, dando cariñosamente la bienvenida

a usted y a todo su equipo y agradeciéndole también el ofrecimiento de diálogo que nos ha hecho a todos los grupos parlamentarios.

El señor **PRESIDENTE**: Corresponde ahora el turno de respuesta a la señora ministra de Fomento, doña Magdalena Álvarez.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): Señorías, en primer lugar les quiero pedir disculpas porque hoy me han acompañado los altos cargos del ministerio y no los asesores; lo digo porque ya quisiera yo tener tantos asesores. Están aquí porque querían compartir con ustedes el primer acto de presentación del ministerio sobre lo que vamos a hacer y sobre nuestra política, pero les pido disculpas porque al parecer hemos ocupado más sitio del previsto. También quiero dar las gracias a todos ustedes por sus palabras, por el tono de sus intervenciones y, si me lo permiten, daré las gracias en nombre del secretario de Estado al portavoz de CiU, que ha tenido unas palabras muy amables para él. De antemano les digo que intentaré, con la rapidez que me permiten mis posibilidades de hablar, contestar al catálogo de cuestiones que me han planteado; no podré contestar a todo, pero de todas formas intentaré responder a casi todas las cuestiones que se han planteado.

El señor Herrera me planteaba una cuestión que me parece que ha sido un eje central de mi propia intervención, que es la movilidad sostenible y el respeto a todo aquello que se establezca en el Protocolo de Kioto. Lo único que le puedo decir es que coincido con ello así como en el planteamiento del transporte público. Plantea una serie de proyectos, y aprovecho para contestarles a todos ustedes. Habrá que tratar de encajar todos los proyectos que ustedes han ido desgranando; hay muchos otros que no se han planteado porque no tienen una representación territorial concreta en el Parlamento, pero hay muchas partes del territorio nacional en las que tienen otros proyectos que son no solamente dignos de analizar sino que es necesario incluir en nuestra planificación estratégica. Todos estos proyectos serán objeto de análisis con una perspectiva, que he querido manifestar desde el principio, de racionalidad y de eficiencia. Todos queremos unir las ciudades más próximas y los pueblos más próximos con una buena infraestructura, pero no tiene sentido si salimos de ese encaje y no están comunicados. Queremos que tengan una lógica todos aquellos planteamientos que hemos hecho de corredores y de comunicaciones ferroviarias y que se pueda rentabilizar la inversión por aquello que se hace en su territorio desde el mismo momento en que se hace y que no se tenga que esperar otros veinte años para que siga la conexión. Por ejemplo, cuando se hace una vía de ancho internacional en mitad de una vía de ancho nacional hay que estudiar la posibilidad de adaptar el material móvil; prácticamente es imposible con el actual material móvil de la alta velocidad

y, por tanto, condenaríamos a esa vía a una falta de utilización que haría ineficaz la inversión; por ejemplo, ahora estoy pensando en la Y vasca —luego entraré en detalle—, y lo que se hace es impedir que se realicen inversiones cuantiosas y a muy largo plazo. Esa es la orientación que vamos a dar a muchas de las cuestiones que ustedes han planteado. Otra de las cuestiones que ustedes tienen que tener delante a la hora de plantear aquellos aspectos que consideran defendibles es que una vez tomada la decisión y realizada la inversión, la marcha atrás es prácticamente imposible. Esa política de tramos cortos pero distribuidos por todo el país ha hecho que en muchos casos, incluso siendo mejor otra alternativa, tengamos que planteárnosla con mucha prudencia, que es lo que estamos haciendo. Ahora mismo estamos en un período de análisis y estudio de las inversiones que se han llevado a cabo y estamos haciendo una comparación con lo que consideramos que es mejor, y tomaremos la decisión que sea más beneficiosa para el interés general desde el punto de vista de lo que ya se ha hecho y de las posibilidades que hay de reconducirlo. Si no, tendremos que seguir adelante con algunos proyectos que aunque hubieran sido manifiestamente mejorables, por su período de ejecución ya no se puedan reconsiderar.

Muchos diputados, entre ellos el señor Herrera Torres, me han planteado la participación de las comunidades autónomas en la gestión aeroportuaria, portuaria y del ferrocarril. Quisiera decir que ya me he pronunciado en el Senado sobre la gestión aeroportuaria en cuanto que creo que es posible una modificación del modelo de gestión, que hay que ver las alternativas, las posiciones de las comunidades autónomas, de las corporaciones locales y de aquellas partes afectadas por esas decisiones. Desde luego, desde mi posición, la única limitación es que las decisiones que tomemos tienen que mejorar el servicio público; en todo aquello que sea mejor no hay ningún recelo competencial sobre quién lo va a ejercer, sino que estudiaremos cómo se va a ejercer mejor ese servicio no solamente para el lugar donde está sino también para el resto del territorio. Por ejemplo, las decisiones sobre los aeropuertos son en red, y tenemos que ver cómo encaja una cosa en otra, pero estoy totalmente abierta al diálogo, como ya comenté en el Senado.

Ha planteado la situación de aeropuertos concretos, por ejemplo, el de El Prat, que ahora mismo está en un nivel de ejecución del 40 por ciento. En cuanto a la inversión, tengo que decirle que en cuanto a plazo la pista de vuelo ya tiene un retraso del 30 por ciento y el edificio terminal un 60 por ciento. Independientemente de que estemos de acuerdo con la necesidad de ese aeropuerto, quiero que sepan los señores diputados que muchas de las obras públicas —y las iremos desgranando una a una— anunciadas y vendidas como terminadas, como es el caso, por ejemplo, de la inauguración de la terminal de Barajas, están en un nivel de ejecu-

ción bastante reducido. Por tanto, para hablar de plazos de terminación tendremos que tener en cuenta cuál es la posición de partida actualmente.

También han hablado varios diputados, concretamente también el señor Herrera, de seguridad marítima, y puedo decir que ya tenemos una serie de medidas y que ya está adoptada la relativa a la separación de los tráficoes en zonas marítimas especialmente sensibles, pero que nos hemos comprometido a tener un papel activo en Europa para luchar contra la contaminación de los buques. Vamos a tomar nuevas medidas de detección de vertidos ilegales, vamos a establecer un grupo de evaluación de emergencias e intervención y vamos a implantar de una forma efectiva el ISPS, que sabe usted que es un sistema de seguridad que debe estar disponible el día 1 de julio y nos hemos encontrado con que está bastante atrasado. El problema es grave, porque si el 1 de julio no tenemos establecido ese sistema los barcos no entran en nuestros puertos y, por tanto, les damos la oportunidad de entrar en otros. No tenemos ese riesgo, vamos a trabajar, pero quiero decirles que hoy por hoy el sistema está bastante atrasado. En cuanto a la evaluación ambiental del PEIT, la relación y la conexión con el Ministerio de Medio Ambiente es total y ya se han hecho reuniones para ver cuál es el procedimiento para ir avanzando y tener la declaración de impacto ambiental lo más avanzada posible. También me ha preguntado el señor Herrera por los convenios con Baleares y por los aeropuertos de Menorca y de Palma de Mallorca, y puedo decirle que el convenio se puede revisar, si así lo quiere la comunidad autónoma, y que hay una serie de cuestiones que nosotros creemos que deben ser analizadas al menos con serenidad. En cuanto a la euroviñeta, tengo que decirle que tiene un impacto importante para nuestro transporte y que el 11 de junio de 2004, que es cuando se celebrará el Consejo de Ministros de Transportes, plantaremos una postura que atienda a los intereses de los transportistas españoles.

Ya he contestado a algunas cuestiones que me ha planteado el señor Jané i Guasch, quien me plantea también la posibilidad de que exista una oficina parlamentaria de seguimiento y control de la obra pública. Me parece muy bien, es una decisión que se tiene tomar en el seno del Parlamento, y todo lo que sea información y transparencia lo vamos a apoyar.

Aprovecho para decirle al señor Ayala que el 35 por ciento de la información del ministerio no está colgada, en los términos en que se dice, en ningún sitio y por tanto hay una opacidad del 35 por ciento. Es verdad que del otro 65 por ciento se tiene la información en cuanto a licitación o adjudicación, pero he dicho que vamos a poner toda la información, incluso el 35 por ciento que actualmente no aparece en los datos que ofrece el ministerio referidos a la licitación y a la adjudicación. Una cuestión muy importante que me ha solicitado el sector, y que podemos hacer el esfuerzo

informático para llevarlo a cabo, es que todos los procesos de licitación y adjudicación se pueden hacer por vía telemática. Tendremos que preparar al ministerio y a los funcionarios, así como los procedimientos administrativos. Esta es una tarea muy larga, que tiene que garantizar los derechos de aquellos que se relacionan con la Administración pero va a ser un compromiso de esta legislatura y en septiembre estarán los datos a disposición de ustedes.

También me ha preguntado el señor Jané i Guasch si sabía cómo ha sido la distribución de las inversiones por comunidades autónomas. Ha sido lo primero que hice al llegar al ministerio y las conozco perfectamente. Las conclusiones nos llamarían la atención; no es el tema del debate y no lo voy a plantear, pero lo hemos hecho per cápita y por kilómetro. Son los dos análisis que hemos hecho porque las infraestructuras tienen mucho que ver con la superficie.

Me pregunta por la conexión de la frontera francesa. Es una de las prioridades que he planteado en las relaciones y decisiones transfronterizas. Es importante abrir esa puerta al exterior en nuestra conexión con Europa. El jueves me reúno con mi homólogo francés para empezar las conversaciones sobre asuntos que llevan mucho tiempo bloqueados respecto a las infraestructuras transpirenáticas y su continuación, porque criticamos lo que se está haciendo con los tramos inconexos ya que es una inversión que directamente se tira al cubo de la basura, aunque haya salido muy bien la foto. Han planteado la cuestión de la construcción de autovías sin peaje. Ese es nuestro compromiso. Queremos plantear una conexión entre todas las capitales de España a través de vías de alta capacidad. Señor Jané, las obras de Barcelona frontera no se han iniciado. Se ha hecho una mínima ejecución, y es un objetivo irrenunciable que tenemos que impulsar, pero tenemos que trabajar conjuntamente porque hay decisiones que tomar en relación con esta conexión, que es importante.

También me ha preguntado cuándo va a llegar el AVE a Barcelona. Saben que el acuerdo definitivo se tomó el 28 de julio de 2003, siete años después de que llegara el Partido Popular al Gobierno, y ahora parece que no hay consenso en ese acuerdo. Tengo una reunión prevista con el presidente de la Generalitat y ya veremos cuál es su planteamiento. Lo cierto es que cada vez que modificamos una decisión de este tipo se atrasan los plazos. Una obra pública, desde que se decide hasta que se termina, con todos los condicionantes y con la liquidación de la obra, puede durar ocho años, por lo que el que decide la obra nunca la inaugura en ninguno de los casos, a no ser que perviva tres legislaturas en el mismo cargo. Es algo que nos tenemos que plantear para saber que las decisiones que tomamos son de muy largo plazo y de difícil retroceso. Los que tomamos las decisiones deberíamos plantearnos este tema con objetividad, porque es difícil que tenga un efecto inmediato

en cuanto a la adjudicación de esa obra en la persona que la ha decidido.

El señor Andreu apoya la malla, y yo creo que es una magnífica decisión para completar la infraestructura de nuestro país y para paliar la excesiva centralidad, incluso ambiental, que tenemos, porque parece que todo lo que tenemos que hacer tiene que pasar por Madrid, algo que además perjudica a los madrileños. No es que tengamos nada contra Madrid sino, al contrario, pretendemos aliviarla de una carga de centralidad que no tiene sentido. Ya le he contestado sobre el AVE. En cuanto a los peajes, como me lo van a volver a plantear —tendremos que ver las cifras, que son las que han dicho ustedes respecto a retención del crédito presupuestario—, no hay urgencia porque no estamos en condiciones en cuanto al de plantearnos qué vamos a hacer con ellos. Hemos hecho cuentas de cuánto supondría el rescate de los peajes, y quiero que sepan que estamos hablando de 16.232 millones de euros, lo que significaría cuatro años sin hacer nada en carreteras en todo el país o dos años en los que se consumiría todo el presupuesto del ministerio, incluida la nómina. Es un volumen muy elevado que quiero que este Parlamento conozca, porque cada uno vemos el peaje que nos afecta y no lo vemos en su globalidad. En su globalidad estamos hablando de una cifra muy alta que hay que tener en cuenta a la hora de plantear cualquier alternativa.

En relación con los puertos, sobre lo que me han preguntado varios diputados, ahora mismo los presidentes de los puertos los pone la comunidad autónoma, así como la mayoría de los vocales del Consejo de Administración. Ahora mismo en los aeropuertos no pasa, pero en el órgano de decisión de los puertos están más representadas —así me lo han comunicado— las comunidades autónomas que el Gobierno central. Por tanto, a la vista de los datos —y si quieren les doy la composición de todas y cada una de las autoridades portuarias para que tengan una idea concreta de lo que está pasando—, y viendo la distribución, esa reivindicación de las comunidades autónomas no tiene tanto sentido.

El señor Beloki dice que quiere un plan asentado y estable. Yo también. Igual que con la Ley de Puertos, igual que con todas las modificaciones que pretendemos hacer, queremos llegar al máximo de acuerdos con todos para ver si conseguimos que haya estabilidad, un acuerdo marco como el Pacto de Toledo, como ha dicho alguien. Me parece una magnífica idea. Si fuéramos capaces de hacerlo, diseñaríamos cómo van a ser las infraestructuras de nuestro país en el horizonte más adecuado, que es más amplio que el de los ocho o diez años, que es como hasta ahora se ha hecho la planificación. Ha sido el señor Beloki quien lo ha planteado, y yo estoy de acuerdo. Lo mejor es que las infraestructuras sean acordadas y diseñadas con la participación de todos. Yo apoyo la participación de las comunidades autónomas. Saben ustedes que he estado diez años en el

gobierno de una comunidad autónoma y sé todo lo que pueden aportar y la buena voluntad de las comunidades autónomas de hacer lo mejor posible. Yo creo que todas las aportaciones son buenas y, por supuesto, también las comunidades autónomas van a tener participación, en todas las modificaciones que hagamos que afecten al territorio, no sólo en las infraestructuras sino también, por supuesto, en el PEIT —la directora general de Planificación ya se ha reunido con muchas de las comunidades autónomas— y en todas aquellas decisiones normativas que les afecten, porque tenemos que saber cuáles son sus opiniones para tomar decisiones. Ha hecho usted también referencia a la Y vasca, y yo quiero aclarar aquí, en el Parlamento, que se ha pospuesto la apertura de una propuesta que nos parecía absolutamente irracional. Efectivamente, en ambas ramas de la Y vasca se ha sacado el proyecto de unos kilómetros muy reducidos, sin ninguna conexión, que es un ejemplo claro de lo que no sirve para nada, o sea que tendremos que buscar tramos que conecten unos con otros para que por lo menos aquellos que tienen la infraestructura ya hecha puedan disfrutar de ella. No tiene ningún sentido que hagamos tramos intermedios para repartir, seguramente por presiones de unos y de otros. En cada provincia se establece un proyecto que después no conecta con nada. Por lo tanto, creo que la medida ha sido adecuada. Me pregunta por las conexiones con Portugal, y le informo que existe un acuerdo de 8 de noviembre de 2003 para Madrid-Lisboa que tiene un trazado. Todavía no hay declaración de impacto ambiental, pero hay un acuerdo con nuestro país vecino, Portugal, y estamos dispuestos a mantener los términos del acuerdo, a no ser que hubiera algún problema, que, francamente, creo que no lo hay. En cuanto a la revisión de la Ley de Puertos, quiero comentarle que queremos hacer una nueva ley, pero sobre todo cambiar los títulos I y III, porque esa ley, que se hizo sin el acuerdo de ningún grupo parlamentario y no ha resuelto ningún problema, tiene que ser revisada. No ha simplificado los problemas que había con las tarifas ni los problemas que tienen los puertos con la estiba, ni la coordinación en la gestión ni ha racionalizado las inversiones. Desde nuestro punto de vista, ha sido una mala ley, sin acuerdo de los grupos parlamentarios, y desde luego vamos a proceder a su revisión.

El señor Rodríguez Sánchez me comenta que no he dicho nada sobre el Plan de Galicia, y es que no he dicho nada de ningún plan, tampoco he hablado de la Copa de América, pero no porque Galicia no sea un objetivo. Cuando he dicho que vamos a atender todos los problemas de desequilibrios territoriales y la convergencia entre los territorios, es fácilmente detectable que Galicia entra dentro de las comunidades autónomas que tienen una diferencia de desarrollo que supone una incentivación en la toma de decisiones en relación con las infraestructuras. Si quiere que le dé algún dato del Plan Galicia, el eje atlántico se halla ejecutado en un 15

por ciento. El proyecto Ourense-Santiago se ha licitado a la vez que la obra, con lo que estamos totalmente en desacuerdo —solamente puede ser para una circunstancia excepcional— porque licitar el trazado del proyecto y a la vez adjudicar la obra hace que no se defiendan demasiado bien los intereses generales, y no hace falta que les explique a ustedes por qué. Prácticamente no hay nada aprobado. Se continuará con la realización de Ourense-Lugo a partir de que estén aprobados los estudios informativos, que todavía no lo están. Para tranquilizarle, todas las infraestructuras de Galicia van a tener un considerable impulso en esta legislatura, y yo he intentado no hablar de ninguna cuestión concreta —alguna se me ha escapado— precisamente para que no sientan aludidos los que no lo han sido porque no es el espíritu ni el contenido de nuestra política. Por eso he intentado no citar a nadie.

Ya le he dicho al señor Mardones que muchas de las cuestiones que ha planteado van a ir en el Plan estratégico de Infraestructuras. Es cierto que Canarias tiene una situación periférica sin comparación con el resto (si los demás somos periféricos, Canarias es mucho más); por tanto, hay dos infraestructuras que me parecen especialmente importantes, que son los puertos y aeropuertos. Si ustedes me preguntan mi opinión sobre cuál va a ser la política de concentración de esfuerzos, mi contestación es que va a ser en puertos y aeropuertos. El puerto de Granadilla, como sabe, tiene problemas medioambientales y tiene una contestación importante en la isla. Me he reunido ya con el presidente de Canarias, quien me formuló todas las cuestiones que le parecían importantes y, por supuesto, hablamos del puerto de Granadilla, que tiene un impacto ambiental y sobre el que hay una contestación importante en la isla. Le voy a decir concretamente cómo están los dos aeropuertos, el de Las Palmas y el de Tenerife, y le digo que vamos a impulsarlos. En el aeropuerto de Tenerife se va a hacer una segunda pista y mientras tanto se van a mejorar a corto plazo las capacidades actuales con un campo de vuelo para darle un margen mayor a la capacidad existente en la pista actual y un mayor confort al edificio; o sea que vamos a hacer dos niveles de obra, uno, la nueva pista y, dos, mayor capacidad para dotarlo de mejores condiciones. Respecto al aeropuerto de Gran Canaria quiero comentarle que hay una contestación por el impacto acústico que trataremos de resolver, porque hay una posibilidad de acuerdo con el ayuntamiento que no ha sido aprovechada por el Gobierno anterior. Se puede llegar a acuerdos, por lo que, antes de empezar a realizar la obra, se pueden incluir las prevenciones que por el impacto de la obra tienen los que viven alrededor. Por último, quiero comentarle que la comunidad autónoma tiene el control de los contenedores en Canarias. Efectivamente, coincido con usted en los planteamientos que ha hecho sobre los buques en listas negras y se van a aplicar estrictamente tanto la normativa comunitaria como la de la OMI.

Termino refiriéndome a la intervención del señor Ayala, que, además de un planteamiento general, ha hecho algunas afirmaciones que hay que plantear desde una perspectiva más general. Señor Ayala, le recomendaría que nunca sacara unas tijeras en un sitio público porque es agresivo y no se corresponde. Por ejemplo, una hucha es positivo, pero unas tijeras no tienen mucho sentido. No recuerdo muy bien qué quería que recortara con las tijeras, pero de todas maneras hay parte de su discurso que tiene que recortar. Yo sonreía porque estaba pensando que hasta a usted ha llegado a engañarle el señor Álvarez-Cascos y se ha creído algunas de las cuestiones que el señor Álvarez-Cascos ha ido vendiendo públicamente sin ninguna consistencia, y usted las ha asumido como propias, y ha sacado un papel de unos 20 ó 30 folios que es una presentación a una rueda de prensa. Si esos folios son un plan, que venga Dios y lo vea. Un plan de infraestructuras y transportes es algo mucho más serio y que va mucho más allá de un simple papel que podamos esgrimir y enseñar desde lejos, porque para papeles, mire todos los que traigo y no he sacado ninguno para enseñárselos a ustedes de lejos, entre otras cosas porque, como no vemos de lejos, usted puede enseñar cualquier cosa y los demás tenemos que confiar en que está diciendo la verdad. No hay plan, para que quede claro, no hay plan, hay una presentación en rueda de prensa de las buenas intenciones del señor Álvarez-Cascos y del Partido Popular, de las que nadie duda. Y como no hay plan, no se puede hacer seguimiento, lo hayan colgado o no en Internet, porque los planes tienen que tener una programación temporal presupuestaria y la aprobación del ministerio; tiene que ser algo serio, no panfletos que sacamos en ruedas de prensa o en actos de nuestro partido en los que queremos trasladarles a nuestros compañeros lo bien que vamos a hacerlo, repito, con nuestra mejor voluntad. Si hay plan, le pido que la próxima vez, en vez de sacar un papel, me dé la fecha en que aprobó el plan el Consejo de Ministros y me diga cuándo se trajo ese plan al Parlamento, porque lo normal para un plan de esa enjundia es que sea por lo menos conocido, si no aprobado, por el Parlamento. Por lo tanto, me parece un poco absurda la discusión en la que nos hemos metido usted y yo sobre si hay o no hay plan. En vez de sacar un papel, me da usted la fecha, me dice cuándo se ha publicado en el BOE, y yo me quedo callada ya para el resto de la legislatura, no le vuelvo a discutir nada. Ya saben ustedes que cada uno tenemos un sentido del humor determinado, yo tengo el mío y aquellas cuestiones que me parecen inexplicables me dan risa o sonrío, pero con todo el respeto del mundo. Nosotros no hemos heredado prestigio, hemos heredado desorden, hemos heredado caos, hemos heredado poquísimos dinero, si quiere que se lo diga en términos andaluces, hemos heredado un presupuesto atado y bien atado y hemos heredado muchas dificultades que ahora voy a desmenuzar. No es el *annus horribilis* que usted ha querido

decir; usted lo ha calificado así después de que yo he dado algunos datos, de una manera tímida, por no provocar demasiado, de la situación en que me he encontrado el ministerio, y sólo he dado cuatro o cinco datos, para que ustedes los vayan digiriendo poco a poco. Iré dando más datos, pero poco a poco y no todo la primera vez porque es imposible que nuestra capacidad de comprensión llegue a ese nivel.

Y le voy a decir una cosa, señor Ayala, ya que ha hablado del PSOE y de lo que hizo el PSOE. A mí me encanta hablar de lo que hizo el PSOE durante los años que ha gobernado, así que cada vez que usted me dé pie, yo iré desgranando lo que ha hecho y comparamos. Podemos comparar respecto al pasado y al futuro, pero la comparación con el pasado es la prueba del algodón: qué ha hecho uno, qué ha hecho otro. En capacidad de la autovía de uso libre, 3.667 kilómetros, un 326 por ciento más en los últimos ocho años, y cojo los últimos ocho años para que no me vaya a decir que, como hemos gobernado 14 años y no ocho, como ustedes, no es comparable. Yo siempre juego limpio y hago comparaciones homogéneas; mismo plazo de tiempo. Desde 1988 hasta 1996, se han hecho 3.667 kilómetros. El PP, desde 1996 hasta 2004, 2.062 kilómetros. Menos en términos absolutos y mucho menos en crecimiento: el 326 por ciento y el 43 por ciento. 1.500 kilómetros menos, comparando ocho años con ocho años.

Red de autopistas de peaje. El saldo de lo que estaba en concesión de la red del Estado prácticamente permaneció inalterado; hubo un peaje, el de Estepona, y otro que se transfirió; prácticamente inalterado. Autopistas de peaje concedidas por el Estado, 832 kilómetros. Con el PP, el crecimiento de las autovías de peaje es mayor que el de las libres. Por tanto, se pueden sacar dos conclusiones: el Partido Socialista hizo más autovías libres y, además, el peaje creció mucho más con el Partido Popular, incluso mucho más en proporción a las autovías libres, porque se podía pensar que había hecho tantas autovías libres y tanto peaje que eran cifras incomparables con cualquier otra época, pero eso solamente se lo creería Álvarez-Cascos y usted, con su mejor voluntad, señor Ayala.

Siniestralidad. Y hablo de ello porque usted ha hablado. Somos de los peores de Europa en seguridad vial —la siniestralidad de la seguridad vial—. Sólo son peores que nosotros Portugal, Grecia, Bélgica y Luxemburgo, así que no sé cómo vamos a presumir de prestigio y de lo que hemos hecho para mejorar la siniestralidad. Además, la situación ha empeorado en los últimos años y, lo que resulta más grave, no sólo no se está convergiendo hacia la media europea, sino que nos estamos separando. Tengo, señor Ayala, todos los datos y, si usted quiere, en la réplica, se los doy. Por tanto, señor Ayala, claro que no podemos borrar ocho años. Yo quiero encontrar las traviesas pero tengo graves problemas para conectarlas y encontrarlas; no sé si irme a los medios de comunicación para que nos

den una pista de por dónde tenemos que seguir ese plan que los funcionarios, en el ministerio, llaman de dos maneras, plan virtual o plan chicle, porque daba para todo. Si hacía falta hacer otra autovía, como no tenía presupuesto, no tenía plazo de años, no tenía de nada, pues decían: ¿Que usted quiere una autovía? Y nos decían: cuélgue me usted de internet, una autovía más. La colgábamos de internet y ahí aparecía una autovía más, y no discutíamos con nadie.

Habla usted de prestigio, señor Ayala. El endeudamiento de las empresas del grupo Fomento es de 14.175 millones de euros; 14.175 millones de euros. Solamente AENA, en un año, tiene un 108 por ciento más de endeudamiento. Por tanto, ¿qué prestigio? Tímidamente he dado tres datos para explicar a los señores diputados, a este Parlamento, que vamos a poder hacer lo que hemos dicho, pero que tienen que saber de dónde partimos y qué es lo que no está hecho. A ver si ahora me preguntan por qué no termino el AVE Madrid Valencia, cuando ustedes no lo han empezado. Tardaremos lo mismo que usted ha tardado en hacer el Madrid-Lleida o, seguramente, la mitad, porque el de Sevilla lo hicimos en la mitad de tiempo. Esa es otra comparación buena, señor Ayala.

Planificación. Sobre planificación quiero decir una cosa; aunque ya no pegue, me van a permitir que lo diga. Hay un informe realizado por la Intervención General de la Administración del Estado sobre el control financiero del Ministerio de Fomento para el ejercicio 2002 y, en la página ocho, figura lo que le parece al interventor la planificación del señor Cascos. Dice lo siguiente: La planificación de las inversiones en infraestructuras presenta carencias que se reflejan en los siguientes puntos: Carece de rigor, al excluir proyectos en los que existen compromisos fijos de carácter contractual. Es poco realista al incluir decenas de proyectos cuya gestión es imposible en el ejercicio por falta de tiempo material y capacidad financiera real. Apenas se invirtió un 5 por ciento de los créditos previstos para proyectos a iniciar en el ejercicio. No tiene en cuenta proyectos en ejecución que consumen gran parte del crédito inicialmente previsto para otros fines. La planificación que se realiza es insuficiente y la programación no es realista. Y podría seguir, pero, como el señor presidente me va a quitar la palabra, quiero aprovechar el tiempo para decirle algunas cosas más.

Conservación de carreteras. Me que quedado absolutamente sorprendida por lo que ha dicho el señor Ayala y le he mirado. Es verdad que la pantalla nos impide vernos, pero ese ha sido el sitio que ha elegido el señor Ayala. **(El señor Ayala Sánchez: Es el mío.)** Pida usted que le cambien porque es muy difícil debatir así. Yo le he puesto cara de decir: se está equivocando de concepto. Señor Ayala, un nueve por ciento de conservación, como usted ha dicho, no lo gasta ningún país del mundo. No lo hacen.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Un 9 por ciento de aumento en los presupuestos de este año.

El señor **PRESIDENTE**: No entren en diálogos, señor Ayala. Ahora tendrá usted un segundo turno. Puede continuar, señora ministra.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): El 9 por ciento es imposible. Está diciendo el señor Ayala que no decía eso, sino que se refería al aumento del presupuesto de un año para otro; si la conservación del año anterior, que también era del señor Cascos, era cero, ha puesto nueve y a lo mejor era una cosa absolutamente ridícula. El valor de mi afirmación es que la cifra ideal para conservación —es difícil de alcanzar porque siempre va en proporción al stock y por tanto a medida que se hacen nuevas inversiones hay que incrementar el porcentaje— está en torno al 2 por ciento y en estos últimos años hemos estado en el 1 por ciento. Así están las carreteras, que se están cayendo, y así están los ferrocarriles. Hay una situación de dejación de una inversión necesaria y no lucida. Por todo el dinero que vamos a destinar en esta legislatura a mantenimiento no nos van a dar ningún aplauso, porque no se nota, pero hacer eso es lo más honrado. Seguramente no tendremos para hacer una obra faraónica, pero tendremos para mantener nuestro capital, algo que a nosotros nos parece absolutamente defendible. Lo que nosotros nos proponemos es pasar del 1 al 2 por ciento en esta legislatura; mejor dicho, no me voy a comprometer a que sea el 2 por ciento porque no sé si vamos a poder llegar, pero si a una cifra en el entorno al 2 por ciento. Y hemos dicho que vamos a hacer un plan de choque de el firme de 50 horas por 183 millones de euros, que al señor Ayala le ha parecido muy poco. Lo podían haber hecho ellos antes y me lo hubiera podido ahorrar yo, que ahora no tengo más remedio que llevarlo a cabo. De todas manera, tengo que decirle que del crédito de 619 millones de euros, en el programa 513, de conservación y mantenimiento, están retenidos 614 millones de euros. Por tanto, señor Ayala, también en conservación han suspendido ustedes la asignatura.

Ha habido algún diputado que ha preguntado por la situación en que nos encontramos y me gustaría responderle. He dicho que ha habido desorden. ¿Por qué? Se lo voy a explicar. Al final, hace menos de un mes, cuando ya habíamos ganado las elecciones, se decide una compra de material móvil por muchísimo dinero, material móvil que todavía no se sabe a dónde va a ir y que tendría que discurrir por una vía que no va a estar hecha en muchos años. Esas son decisiones que, en el mejor de los casos, no tienen ningún sentido. Es gastarse el dinero en cuestiones que no son válidas. Yo no sé si ha sido por el vértigo que les ha dado a los responsables del Partido Popular encontrarse con que no tenían material móvil para el Madrid-Lleida y se han tenido que llevar el de Sevilla y han dicho: Esta vez lo vamos a tener 10 años antes de que pongan las vías, vamos a

poner material móvil y aquí nadie va a protestar. Eso tiene muchos problemas, señor Ayala, porque pone a Renfe en una situación de herencias de endeudamiento muy difíciles y además con algunas cuestiones que son discutibles.

Me ha preguntado usted por la situación del material móvil a Lleida. Todavía no está el tren preserie que tenían que haber entregado en octubre de 2003. Tenía que venir un tren preserie, que es previo a todos los demás que tienen que discurrir por esa vía. Todavía ni está el preserie. Así que imaginense ustedes cuándo va a estar el material móvil. Todo por esa idea de hacer lo contrario de lo que hacían los socialistas y buscar innovaciones en todos los aspectos. Eso nos ha puesto en una posición en la que están incumplidos todos los compromisos respecto al Madrid-Lleida, porque ni siquiera el tren va a la velocidad que tendría que ir. Usted me ha preguntado si va a ir o no va a ir. Tenemos que hacer un estudio para saberlo, pero ya le adelanto que no, porque las condiciones físicas, los límites de diseño que tiene la línea y todas las decisiones que se han ido tomando no permiten seguramente una velocidad mayor de los 250 —en algunos casos— o 300, por tanto le puedo decir de entrada que no. Pero, como digo, estamos haciendo un estudio y le daré la información precisa. Iba a ir a 350, más que el de Sevilla. Va a 200, 100 kilómetros menos que el de Sevilla. Esa es una de las cuestiones que debemos tener en cuenta. Se iba a hacer en un plazo récord. No se ha hecho. Todo son problemas. ¿Por qué? Yo creo que por la premura en la toma de decisiones, por la precipitación y por no admitir que a lo mejor hay cosas que han hecho los anteriores que las han hecho bien y de las que se puede aprender, y no decir: Borrón y cuenta nueva, ahora vamos a empezar una historia distinta, nosotros lo vamos a hacer mejor.

La verdad, señor Ayala, es que la herencia que nos han dejado, también en los AVE, es mala: Falta de planificación, complejidad porque no han tenido en cuenta que hay dos anchos de vía y por tanto los tramos que están haciendo en mitad de vía de ancho nacional con el internacional, son otro problema. No hay una lógica en las decisiones, han sido tomadas con premura y precipitadamente bajo presiones de cualquier tipo, electorales, de partido, de vecindad, de lo que sea, cualquiera sabe. Esto está planteando muchos problemas: en la variante de Pajares, en Ourense-Santiago; en Madrid-Valladolid; el material móvil en Madrid-Lleida. Otra de las cuestiones que quería trasladarles respecto de la herencia es la dispersión en las licitaciones, lo que en términos de broma he dicho que estamos buscando las traviesas, porque son subtramos de tramos. Además el subtramo de tramo no tiene ni estudio informativo, con lo cual cuando esté el estudio informativo y el impacto ambiental, como modifiquen el trazado, si se ha sacado el proyecto, a lo mejor éste tiene que ser distinto, con lo cual más dinero, más gastos y más frustración de la

gente. Porque el gran problema de todo esto es que todo el mundo se cree que dentro de un año España va a estar cubierta con los AVE, que es una de las cuestiones que se han vendido como la panacea universal. Hay que saber que eso no solamente es imposible sino que nunca nadie que lo planteara se lo creyó. Le voy a contar de una manera muy breve y muy escueta el nivel de ejecución de todas esas líneas de AVE.

Madrid-Valladolid está al 31 por ciento; Barcelona-frontera, al 0,13 por ciento; Córdoba-Málaga, al 36 por ciento; la variante de Pajares, al 0,3 por ciento. La Y vasca, al 0 por ciento; Madrid-Levante al 1,56 por ciento; Madrid-Lisboa, al 0 por ciento; Valencia-Santander, al 0 por ciento. En Canarias hay dos proyectos de AVE que tendremos que plantearnos porque la verdad es que no parece que tengan mucho sentido. **(Risas.—Rumores.)** Lo digo tal cual, los hay, ¿verdad, señor Mardones? **(Pausa.)** Zaragoza-Teruel, al 7,56 por ciento; y Murcia-Almería, al 0,9 por ciento.

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, silencio, por favor. Señora ministra, le rogaría que en la medida de sus posibilidades pueda acortar su intervención, porque tenemos el compromiso de que haya un segundo turno, aunque breve, y a este presidente le gustaría que la señora ministra y las señoras y señores diputados pudiesen comer antes de tener que irse al Pleno. Así que le rogaría que en la medida en que pueda vaya abreviando su intervención.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Zarza): Prácticamente termino porque creo que les he dado cumplida información y tendremos muchas ocasiones de vernos en este Parlamento.

Contestaré a algunas cuestiones del señor Ayala. He creído escuchar, si no es así le pido disculpas, que las inversiones en puertos han aumentado en un 500 por ciento. Han aumentado de 1996 a 2002 en un 37 por ciento y de 2002 a 2003 en un 21 por ciento. No me salen las cuentas del 500 por ciento por ningún sitio, por tanto tengo que decirle que no es así como también se lo ha dicho el señor Cascos, le ha engañado, a lo mejor con su mejor voluntad para mantenerle con la ilusión de que las cosas se estaban haciendo bien. **(Risas.)** También me ha preguntado por muchas cosas que soy incapaz de contestar ahora, tanto al señor Ayala como a otras de SS.SS. En cuanto al peaje que está concedido, que si lo vamos a suspender. Pues no. Me ha dicho que no era de recibo que no haya hecho una referencia al Plan Galicia. Ya la he hecho.

Otras cuestiones que me ha preguntado el señor Ayala, ya lo he dicho en mi intervención inicial, no las volveré a plantear. El Petra y el Plata, que son los dos planes por los que me ha preguntado, por supuesto que los vamos a continuar y a impulsar, estamos de acuerdo con ellos. Y respecto a si vamos a mantener las inversiones privadas en los puertos, pues sí. Para terminar, señor Ayala, con la mejor de mis sonrisas y por

curiosidad: ¿Qué es lo que he dicho yo que es ilegal? Porque me ha dicho usted: Ha dicho varias ilegalidades. Lo digo porque si lo deja así, en el aire, a lo mejor sigo cometiendo ilegalidades, aunque no tenga ninguna voluntad. Si he dicho algo ilegal, usted me lo dice, yo con pesar pido disculpas y además no me vuelvo a equivocar y no cometo ese error de decir cosas ilegales, sobre todo en un Parlamento.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora ministra, por su respuesta y por haber atendido la recomendación de este presidente.

Ahora, como habíamos acordado, vamos a dar un turno de palabra a los grupos y les pido que intentemos todos disciplinarnos. Tiene la palabra en primer lugar el señor Ayala, portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchísimas gracias, señora ministra, porque en realidad he visto que ha hecho usted un esfuerzo para tratar de contestar a las preguntas que se le habían formulado. Yo se lo tengo que agradecer. Evidentemente puede haber habido alguna disfunción a la hora de expresarme yo o de entender usted lo que yo le decía. Respecto de la última referencia que me ha hecho, yo con muchísimo gusto se lo aclararé. Señor presidente, voy a tratar de ser muy breve y por tanto dejaré cuestiones que pueden ser más o menos menores para una posterior intervención, con independencia de que crea que sería bueno establecer comparecencias sectoriales de las materias del ministerio, porque, como hemos visto, hay muchísimas cuestiones que ni pueden plantear los diputados en su intervención ni por supuesto puede contestar la señora ministra.

Señora ministra, yo también voy a ser muy conciso. Le quiero señalar, en primer lugar, con respecto a las tijeras que usted ha mencionado, que se habrá dado cuenta de que las he cogido, con toda la educación, por donde se tienen que coger, es decir, bien sujetas sus hojas. Y, si usted cree que esto no sirve para cortar cintas, ya me dirá usted con qué las va a cortar en todas las obras que tiene que inaugurar a partir de ahora. Lo que yo deseo y espero es que no recorte usted ni una sola inversión, ni con esto ni con cualquier otro elemento reductor.

A mí el señor Cascos no me ha convencido de nada, entre otras cosas porque he tenido los mismos criterios de exigencia que voy a tener con usted; además, creo que estoy cumpliendo con mi obligación. El Plan de Infraestructuras 2000-2007 no es un panfleto que yo haya traído. Yo hoy no lo he traído, no lo he esgrimido, no lo he levantado, con lo cual no sé a qué se refería. Yo he traído los planos que corresponden a ese plan que se presentó en el Congreso de los Diputados en julio de 2000 con una planificación minuciosa y rigurosa de todas las decisiones. Se llevó al Senado en septiembre de 2000, en los diarios de sesiones existen más de 200 referencias concretas de intervenciones sobre el

obligado cumplimiento y la última, que la tengo aquí delante, la de la Comisión de Infraestructuras del día 17 de diciembre de 2003 en cuyo orden del día aparecía: Punto número 2, comparecencia del señor ministro, Álvarez-Cascos Fernández, para informar sobre la ejecución del Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007. Por tanto, decir que no existe ese Plan es querer seguir manteniendo una cuestión caprichosa, que ya mantuvo aquí el señor Segura en la anterior legislatura, para decir que quería que hubiera sido aprobado por las Cortes Generales. Y punto final. Tal y como ha dicho usted, lo va a traer a conocimiento, pero después de que lo apruebe el Consejo de Ministros; naturalmente. Un plan de infraestructuras es un plan de ejecución, es un plan del Ejecutivo, no es un plan del Legislativo y por tanto usted lo llevará y traerá aquí lo que usted crea oportuno. El Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007 sí existe y ese plan se está cumpliendo y se está ejecutando. Por tanto, no crea usted que esa referencia a no querer conocer un plan —que no se ha utilizado en ruedas de prensa, como usted ha dicho, sino aquí— le va a privar de que sean obras que estén en ejecución.

En cuanto al número de autovías, usted me ha dado unas referencias y yo le voy a dar otras. De las autovías que hizo el Partido Socialista, más del 50 por ciento suponen el desdoblamiento de antiguas carreteras nacionales. Eso es lo que hemos criticado tantísimo y usted misma aquí esta mañana ha dicho que esas autovías de primera generación, que se correspondían a desdoblamientos, tenían que tener un tratamiento especial. Esas son las autovías que ustedes han hecho. Por el contrario y homogeneizando las cifras —que me parece muy bien—, el Partido Popular ha dejado hechos 3.000 kilómetros de autovías, frente a esos 3.600 de los que le digo que el 50 por ciento son desdoblamientos y, además, ha dejado en ejecución 2.200 kilómetros. Y usted va a cortar la cinta, señora ministra. Por tanto, admito la referencia que usted me ha hecho pero, por favor, diga usted cuáles son las distintas naturalezas de ambas cifras que usted ha dado. En la siniestralidad, parece que manejamos cifras distintas. Yo tengo un estudio del Real Automóvil Club de Cataluña, de 27 de septiembre de 2003 —un organismo independiente—, que dice que la peligrosidad de las carreteras del Estado disminuyó el 49,5 por ciento en la última década, dato que le he señalado a usted. Y, en contra de lo que usted ha dicho, el índice de peligrosidad de la red de carreteras del Estado es el tercero más bajo de Europa, sólo mejorado por Finlandia y Dinamarca. O nos ponemos de acuerdo en qué datos utilizamos o, si me habla usted de siniestralidad, no sé si se refiere a la de España o a la de algún país tercermundista, porque, desde luego, la oficial es la que yo le estoy señalando.

Si todo su argumento sobre los endeudamientos o sobre la mala gestión del Partido Popular es que hay un endeudamiento en determinadas entidades públicas,

primero le voy a preguntar ¿es malo el endeudamiento? Porque entonces habrá que ver las cuentas que nos encontramos en 1996. Este es un endeudamiento reconocido, cuya solución está arbitrada en el tiempo; es un endeudamiento para el que se cuenta con la autorización del SEC-95 de Europa. Pero dígame usted si es endeudamiento legítimo y reconocible o no las facturas sin contabilizar del año 1996, de 600.000 millones de pesetas, más todos los protocolos del Ministerio de Obras Públicas, que, bajo la falacia de que eran protocolo y no eran convenio, no tenían hechos ni los documentos de retención de crédito ni los de compromisos futuros —y de eso usted sabe un poco, porque ha sido consejera del ramo en Andalucía—. Porque una buena política de desarrollo futuro es un endeudamiento que tenga respaldo en la financiación y que tenga conocimiento y compromiso en su solución; por tanto, no estamos hablando de lo mismo.

Sobre que las obras no se encuentran en ejecución o que ninguna está hecha, creo que ha dicho usted —no sé si lo he entendido bien o mal— que en el AVE Madrid-Barcelona la ejecución es cero. Si en el AVE Madrid-Barcelona la ejecución es cero, que venga Dios y lo vea. Lo habré entendido mal, de la misma manera que usted antes ha entendido mal cuando le he dicho que el 9 por ciento en conservación era el aumento presupuestario en el último ejercicio, con independencia de que en los anteriores —y se lo quiero señalar expresamente— el Ministerio de Fomento es el único ministerio que en los últimos cinco ejercicios pasados ha superado el 10 por ciento de crecimiento con respecto al ejercicio anterior en su globalidad. Ese compromiso no se había alcanzado en la vida. De la misma manera le señalaré que a mí la creencia en cuanto al rigor y la suficiencia de planificación y de la ejecución me lo da la ejecución presupuestaria y, para que usted lo sepa, aunque los datos los tiene, la ejecución presupuestaria de todos los ejercicios de la VII Legislatura ha estado por encima del 95 por ciento, alcanzando en el año 2003 el 98 por ciento. Por tanto —y de eso también usted sabe un poco— dígame si se trata de mala planificación cuando la ejecución presupuestaria alcanza esos niveles.

Quisiera pedirle que no desilusione usted a todos los españoles al no querer decirnos cuál va a ser su actuación en temas como el AVE, en los que le quiero recordar que me podrá decir que no están en ejecución, pero no que todo el corredor de Levante o el de Galicia no se encuentra en su totalidad en alguna fase de contratación, licitación, redacción de proyecto o de obra, o de declaración de impacto ambiental, como corresponde. Por favor, haga usted las cuentas con la ejecución que supone lo que usted misma ha dicho, que para hacer una obra se necesita una planificación siempre mayor de los ocho años. Venir ahora a decirnos que las ejecuciones son cero o 1,2 porque nada más que está usted hablando de las obras en ejecución es —y discúlpeme usted que se lo diga— no atender a la

realidad de la cantidad de proyectos que están andando unos pasos porque, como usted muy bien sabe, porque lo acaba de decir, es más largo el trámite para planificar una obra y poder empezarla que la ejecución material de la misma.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, tiene que terminar ya.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Termino, señor presidente.

Me gustaría hacerle algunas preguntas concretas que creo que han quedado pendientes, pero no se las voy a hacer. Simplemente le diré, en relación con una noticia que nos ha sorprendido de *El País*, donde se señala que se harán viviendas en suelo desafectado de Renfe, que usted no ha hecho referencia a ello. ¿Es que todo el suelo desafectado de las antiguas estaciones de Renfe se va a emplear para la construcción de viviendas sociales? Contestando a su pregunta de qué había dicho que era ilegal, la Ley de Puertos no permite que haya usos residenciales en el terreno ganado al dominio público y por tanto la decisión de usted de que se dediquen a viviendas de protección oficial aquellos suelos que se desafecten del uso industrial, que, por otra parte, tienen los puertos, choca frontalmente con el impedimento legal de poder hacer viviendas o usos residenciales en los suelos de terrenos ganados al mar. Eso es a lo que me refería y, señora ministra, se lo digo en el mismo tono que ha utilizado usted, no es una cuestión que usted tenga por qué saber, porque es de bastante detalle, pero me ha parecido también oportuno significársela y ahora, si tiene que corregir sus decisiones, las corrige.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, tiene que terminar ya.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Sí, termino. Si no me puede contestar ahora, señora ministra, hágalo cuando pueda. Hay unas declaraciones de su compañero de Gobierno, el señor Caldera, en las que dice que la conversión de la N-501 a autovía era un compromiso para estar en servicio en el 2008 y me gustaría saber si es verdad o no, porque estamos viendo últimamente bastantes diferencias entre las manifestaciones de distintos miembros del Gobierno y nos queremos aclarar en esta Comisión. Le repito el agradecimiento a sus respuestas y sigo manteniendo mi oferta de colaboración con un ministerio tan trascendente para el bienestar de los españoles.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez Sánchez, tiene usted la palabra.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Brevísimamente quisiera plantear tres cuestiones. La primera es de tipo esencialmente político y es que la señora ministra tiene que comprender que resulta muy sor-

prendente que después de haber padecido una de las catástrofes ecológicas más grandes que se ha producido en la Unión Europea, un plan que estaba destinado a combatir sus consecuencias sociales y económicas no ocupe por propia iniciativa del Gobierno un lugar en su exposición, cuando empieza una nueva legislatura. Tiene que comprender que una circunstancia excepcional tiene que ir acompañada de una respuesta excepcional de carácter político, no solamente porque afecta al impulso de una sociedad que quedó gravemente dañada, sino también porque ya le he demostrado que el déficit histórico en infraestructuras ferroviarias, que es de lo que trata el Plan Galicia, es evidente. Pero es que además hay una infraestructura general, el denominado AVE del cantábrico, en relación con la cual sería bueno que el ministerio clarificase su posición. Ya le he dicho que nuestra postura no es tanto avalar los teóricos proyectos que eran virtuales como concretarlos, por supuesto con las modificaciones que sean necesarias para que cumplan su rentabilidad social, para que sean seguros y para que contribuyan al equilibrio territorial.

Lamento que no haya podido responder, aunque comprendo que no lo pueda hacer, seguramente porque son demasiadas cosas, a si están dispuestos o no a superar las deficiencias en los servicios de transportes de cercanías regionales y en la intermodalidad, que son evidentes en Galicia —ya lo he expresado—, porque no se trata de grandes inversiones, sino simplemente de buena voluntad y de muy poco dinero. No es posible que continuemos con un área de 500.000 habitantes y sin servicios ferroviarios de cercanías y que no haya una voluntad de unir por lo menos a A Mariña y a Ortegal, a través de Feve, con Ferrol y A Coruña con unos servicios adecuados y con pequeñas reubicaciones de apeaderos.

Un tema que tiene un calado social tremendo y que está en relación con su política general es, si las áreas portuarias se van a dedicar a viviendas de tipo social y a espacio público y social, ¿cómo van a arreglar ustedes el problema del puerto exterior de A Coruña, que, como sabe, es una megaobra con muchísimos problemas de carácter técnico, a los que habría que añadir los de financiación, que estaba teóricamente garantizada en parte a través de esta operación especulativa, de la capacidad de endeudamiento de la autoridad portuaria y de unos supuestos fondos estructurales que aún no están negociados?

Si me lo permite, señor presidente, voy a acabar con una encomienda del señor Labordeta por si la señora ministra pudiera contestarme. En primer lugar, quisiéramos saber si tienen prevista la conexión de Teruel con Valencia mediante un itinerario de alta velocidad o si el que está propuesto, Zaragoza-Teruel, va a acabar ahí. Y en segundo lugar, si tienen pensado dotar de cercanías a la ciudad de Zaragoza y si hay algún plan para impulsar el aeropuerto de esta misma ciudad. Comprendemos que son preguntas concretas y que puede usted tener dificultades para responderlas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Mardones, S.S. tiene la palabra.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Señor presidente, voy a intervenir con gran brevedad.

Señora ministra, le doy las gracias por la información que me ha facilitado en relación con mi intervención. Tan sólo quiero hacer dos observaciones, refiriéndose una de ellas al AVE de Canarias. Existe el proyecto de un tren de velocidad que vaya del norte al sur tanto en la isla de Tenerife como en Canarias. No se trata de la teoría de la velocidad del AVE ni de su estructura, sino de evitar los colapsos que cada vez con mayor frecuencia se están produciendo en el acceso a las capitales de Las Palmas y de Santa Cruz de Tenerife de norte a sur, siendo la única solución un transporte ferroviario rápido.

Dicho esto, paso a la segunda cuestión. Se trata del puerto industrial de Granadilla. Señora ministra, no se quede solamente en que hay una oposición de un determinado grupo de ecologistas, es que deben aplicarse todas las garantías del impacto medioambiental. Y junto a esa negativa está la posición positiva de las administraciones públicas canarias, de las entidades económicas comerciales e institucionales de todo orden para no perder el tren del desarrollo cuando existe una competencia territorial de Puertos del Estado tanto en Canarias como en el puerto de Agadir de Marruecos. No podemos perder ni las inversiones ni los programas, por lo que le pido que salga de dudas cuanto antes y se vaya a un proyecto que es fundamental, con todas las garantías medioambientales, por supuesto, para el desarrollo económico, social y comercial de la isla de Tenerife y de toda su provincia dentro del área de Canarias en este momento.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra el señor Andreu, de Esquerra Republicana de Catalunya.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Señora ministra, con respecto a la Ley Portuaria usted ha hecho referencia a que iban a modificar sus puntos 1 y 3. En cuanto a la Ley Ferroviaria, sobre la que penden recursos de constitucionalidad, interpuestos por las comunidades autónomas gobernadas por su partido, no al articulado del reglamento, sino a la propia ley, quisiera que me contestara si es intención de ese ministerio —de usted— modificarla sobre todo en los aspectos ferroviarios, que casi todos dependen del Estado, porque no se ha llegado a un Estado de las autonomías a nivel ferroviario. Respecto a los peajes, tampoco le he pedido una cuestión maximalista que tenga que desarrollarse en dos años o que se tenga que dejar el presupuesto del ministerio a cero para atender esta petición, pero esta dualidad que hay en el Estado español de que unas regiones periféricas estamos pagando, cuando hay otros territorios, concretamente la centralidad de la Península que está casi exenta de peajes, tiene que ir modificán-

dose y homogeneizándose. Realmente la respuesta que me ha dado sobre los peajes es decepcionante en cierta manera, no sólo para mí, que he hecho la pregunta, porque usted sabe que el tema del peaje está encima de la mesa en el Gobierno catalán y que es una de las cuestiones que se tendrá que discutir un día u otro.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: También voy a intervenir con mucha brevedad por la hora que es ya.

Quiero agradecer a la señora ministra las oportunas aclaraciones que ha hecho en su réplica, ya que ello demuestra que, con respecto al Gobierno del Partido Popular, una cosa es predicar y otra dar trigo. El señor Ayala y el señor Cascos —las declaraciones están recogidas en el «Diario de Sesiones»— hablaron repetidamente de seguridad, de calidad y de modernidad y ni hubo seguridad ni calidad ni modernidad (**Un señor diputado: ¡Cómo que no!**), sino que hubo muchas palabras, mucha parafernalia y mucha propaganda mediática. Confundieron palabras con realidades, que es lo que pedían los ciudadanos españoles. Hoy la ministra ha hecho un ejercicio democrático muy sano hablando de seguridad y ha anunciado la creación de la Agencia Nacional de Seguridad en el Transporte, con un observatorio permanente, con el objetivo de reducir la escandalosa y lamentable siniestralidad viaria que sufre España. La señora ministra ha hablado de calidad, pero la ha abordado con seriedad, hablando de planes de actuación de carreteras, con presupuestos concretos y con fechas concretas de planes de ferrocarriles, de mejora de firmes, de puntos negros en la red convencional, en los pasos a nivel, etcétera. Por último, la señora ministra ha hablado de modernidad y sobre todo ha incorporado criterios de sostenibilidad y de medio ambiente, que es vital en toda obra pública. Usted ha hecho referencia de nuevo al Plan de Infraestructuras que tiene en esa mesa, pero el señor Cascos nunca se atrevió, porque siempre le faltó talante democrático, para debatirlo aquí. Le pido de nuevo, ya que insiste, que me diga en qué sesión parlamentaria se debatió. Llevo varias legislaturas, tres, y no lo recuerdo. Por más que se lo pedimos y se lo decimos, usted echa balones fuera y no lo indica. Díganoslo. ¿En qué Boletín Oficial del Estado se publicó? ¿Ee en qué fecha se debatió en edel Consejo de Ministros aparece?

Termino diciéndole con todo mi cariño que lamento que haya sido víctima del aparato de propaganda del Partido Popular y espero que en el futuro no se crea todas las cosas que le dicen desde su partido porque si no no queda bien. Sinceramente, creo que han tenido un sueño de ocho años, sueño dorado pero no real, y que el despertador sonó democráticamente el 14 de marzo y todavía siguen sin despertar, siguen sin enterarse, y eso es muy grave, porque así no se hace una oposición como la que todos los ciudadanos que les han

votado se merecen. (**El señor Ayala Sánchez: No fue el despertador, sino el móvil.**)

El señor **PRESIDENTE**: Para finalizar la comparecencia, tiene la palabra la señora ministra de Fomento.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): Todas las deficiencias que tengan en cercanías, si le he entendido bien al señor Rodríguez Sánchez, por supuesto que estamos dispuestos a analizarlas. El señor Mardones podíamos decir que ha modificado la calificación del ferrocarril, me ha pedido el apoyo al puerto de Granadilla, que, como he dicho al principio, es muy importante para la isla, así como resolver todas las cuestiones de puertos y aeropuertos. Por lo tanto, se hará todo lo posible para que la obra sirva para los intereses de la isla y de las generaciones futuras y no tenga un impacto medioambiental negativo.

El señor Andreu me pregunta si vamos a cambiar la Ley del sector ferroviario. Tenemos seis meses hasta que entre en vigor para planteárnoslo. Creo que a través de las conversaciones con las comunidades autónomas y con el conocimiento de determinadas posiciones, quizás a través del desarrollo reglamentario se pueden salvar algunas de las cuestiones. Estamos a tiempo de hacer lo que creamos conveniente, sin que haya una decisión al respecto.

En cuanto al peaje, estoy de acuerdo en que hay que ir equilibrándolo. En general, de todas las cuestiones que me han planteado sobre un proyecto u otro, en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes tendremos ocasión de tratarlo. Todas las aportaciones que han hecho hoy no tengan la menor duda de que las tendremos presentes a la hora de ver cuáles son los proyectos que realmente son de su interés por la circunscripción que están representando, sin perjuicio de que haya muchos que no se han tratado y que son muy importantes para el país.

Sobre el tema de la planificación creo que lo podemos dar por zanjado con la fecha del Consejo de Ministros en que se aprobó el plan. Con eso tenemos bastante para saber que hay un plan. Si no hay fecha no hay plan, ya que no lo ha aprobado el Consejo de Ministros. Es una carta a los Reyes Magos con muy buenos deseos e intenciones, pero creyéndose que los Reyes Magos existen.

Me pregunta el señor Ayala algo que me parece curioso. Dice que he utilizado los datos del RACE y me pregunta qué datos utilizo yo. Los oficiales, ¿cuáles voy a utilizar? ¿No voy a utilizar datos que no sean del Eurostat? Yo utilizo siempre los datos oficiales respecto a lo que estemos tratando. En este caso, el Eurostat. Con los datos de Eurostat, la siniestralidad en carreteras, el riesgo de fallecimiento en un accidente sigue siendo de los más altos de la Unión Europea. Pero en ferrocarriles, el número de víctimas mortales se ha incrementado un 20 por ciento en la última legislatura. No me gusta hablar de estas cosas, porque no

me parecen agradables, pero sí quiero decirle que la siniestralidad en el ferrocarril, directamente ligada al mantenimiento de la red y a los sistemas de seguridad, se ha multiplicado por seis. Este dato, señoría, me parece que justifica haber tomado la decisión de que la prioridad tiene que ser la seguridad, el mantenimiento y la conservación, porque estamos hablando de cosas muy serias. Yo no quisiera entrar nunca más en una guerra de datos, no voy a discutir cuántas autovías han hecho unos y otros, las cuentas no salen, señor Ayala, pero me parece una pérdida de tiempo insistir.

Sólo me queda aclararle una última cuestión. La Ley de Puertos actual impide el uso habitacional en los terrenos que se queden liberados, porque ya no son de uso portuario, como consecuencia del cambio de infraestructuras, pero en ese momento se desafectan los terrenos. La intención de muchos es utilizarlos desde el punto de vista especulativo para venderlos en el mercado de la vivienda libre. Eso tiene dos efectos: uno, que al sacar a subasta el suelo sube el precio del mismo y por consiguiente el de la vivienda; y dos, si se saca en el mercado de vivienda libre, acuden los que tienen dinero para ir a la subasta, porque si no no pueden hacerse con el suelo, y como el que puja más alto es el que consigue el terreno, resulta que ese terreno se hurta a la prioridad del Gobierno y de los españoles, que es el acceso a la vivienda en condiciones dignas y al precio que le permitan sus posibilidades económicas. Eso es lo que estamos planteando. Nosotros no hemos dicho que vayamos a destinar ese suelo a un fin determinado, sino que se lo vamos a proponer a la Autoridad Portuaria, en la parte que nos corresponde. Ya veremos lo que dice el consejo de administración de la Autoridad Portuaria con sus votos, porque nosotros entendemos perfectamente lo que son los votos. El que tiene más votos gana. Por lo tanto, si el consejo de administración

adopta una posición en contra, porque están representados otros que piensan que no se debe hacer, no podrá llevarse a cabo, pero difícilmente se va a poder explicar a los ciudadanos que no se quiere destinar un terreno para equipamientos sociales y para viviendas de protección pública. Muy parecido es el planteamiento que se puede hacer con determinados terrenos de Renfe como consecuencia de soterramientos. Es un planteamiento similar. No estoy diciendo que sea únicamente para eso, sino preferentemente para equipamientos sociales y para viviendas de protección pública. ¿Por qué? Porque aunque algunos estén en desacuerdo con la construcción de viviendas de protección pública, es una prioridad para el Partido Socialista, que está en el Gobierno. En la parte que el Ministerio de Fomento puede aportar a esa política, tanto con el terreno de puertos y de Renfe que se quede libre, lo planteará para que se tome la decisión conveniente con aquellos que están afectados en la operación. Lo digo por la pregunta de extrañeza que se ha hecho. Lo único que se ha hecho es abrir la puerta a un planteamiento totalmente cerrado. Muchas veces se plantea la modificación de un puerto no porque sea mejor para el servicio portuario, sino porque deja libre unos terrenos. Como esos terrenos no van a enriquecer a nadie, vamos a estar mucho más libres para tomar la decisión de qué es lo que conviene en cada momento para el sitio donde esté ese puerto o dónde se soterre esa vía.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora ministra de Fomento.

Señorías, finalizado el orden del día, se levanta la sesión.

Eran las tres 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**