



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2005

VIII Legislatura

Núm. 218

FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAVIER TORRES VELA

Sesión núm. 12

celebrada el miércoles, 9 de marzo de 2005

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor secretario general de infraestructuras (Monfort Bernat) para informar sobre:

- Las previsiones del Ministerio sobre la línea ferroviaria Madrid-Extremadura-conexión con Portugal. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/000166.) 3
- Las causas que han originado el grave accidente en los túneles de Guadarrama del tren de alta velocidad que se está construyendo entre Madrid y Segovia y que ha producido siete heridos de diversa gravedad. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/000169.) 3

- Las causas del choque de trenes Talgo en la estación de Linarejos (Zamora), ocurrido el día 21 de mayo de 2004, con resultado de numerosos heridos. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 212/000017.) 3
- Las inversiones, proyectos y calendario del programa sobre inversiones, proyectos y calendario del programa Metrotren en el Principado de Asturias, así como los motivos objetivos para suprimir esta denominación. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/000448.) 3

Preguntas:

- Del señor Quirós Pulgar (Grupo Parlamentario Socialista del Congreso), sobre la situación en que se encuentra y desarrollo previsto de la actuación «línea de alta velocidad Jaén-Madrid». (Número de expediente 181/000512.) 3
- De la señora Sánchez García (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso), sobre el estado actual del convenio sobre el ferrocarril a su paso por Palencia entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento palentino. (Número de expediente 181/000583.) 3
- De la misma señora diputada, sobre situación del proyecto del trazado del tren de alta velocidad (TAV), en el tramo previsto Valladolid-Palencia, Palencia-León, Palencia-Burgos y Palencia-Cantabria. (Número de expediente 181/000593.) 3
- Del señor Heredia Díaz (Grupo Parlamentario Socialista del Congreso), sobre valoración del hecho de que durante dos años y medio la Comisión tripartita estuviese sin reunirse para abordar el soterramiento de las vías del AVE a su llegada a Málaga capital. (Número de expediente 181/000153.) 23
- Del señor Atencia Romero (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso), sobre las previsiones acerca de la puesta en servicio de los tramos de la línea de alta velocidad entre Córdoba y Antequera en el año 2005. (Número de expediente 181/000240.) 23
- Del señor Heredia Díaz (Grupo Parlamentario Socialista del Congreso), sobre la actualización realizada por el Gobierno desde el 14 de marzo en el AVE Córdoba-Málaga. (Número de expediente 181/000505.) 23
- De la señora Díaz Pachecho (Grupo Parlamentario Socialista del Congreso), sobre el estado o la fase en la que se encuentra el proyecto de mejora y acondicionamiento de la red ferroviaria convencional Sevilla-Mérida. (Número de expediente 181/000507.) 23
- Del señor Heredia Díaz (Grupo Parlamentario Socialista del Congreso), sobre las medidas impulsadas en relación al AVE Bobadilla-Granada. (Número de expediente 181/000560.) .. 23
- Del mismo señor diputado, sobre la valoración del hecho de que en los cien primeros días se haya cerrado el convenio para el soterramiento del AVE a su llegada a Málaga capital. (Número de expediente 181/000561.) 23

Comparecencia del señor presidente de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) (Azuaga Moreno), para informar sobre:

- La posible injerencia del Gobierno en una operación financiera entre entidades privadas que tendría por objeto alterar el precio de venta. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/000460.) 31
- Las relaciones comerciales de Aldeasa con Aena desde sus orígenes hasta la fecha. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/000480.) ... 31

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

COMPARECENCIA DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS (MONFORT BERNAT), PARA INFORMAR SOBRE:

- **LAS PREVISIONES DEL MINISTERIO SOBRE LA LÍNEA FERROVIARIA MADRID-EXTREMADURA-CONEXIÓN CON PORTUGAL. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 213/000166.)**
- **LAS CAUSAS QUE HAN ORIGINADO EL GRAVE ACCIDENTE EN LOS TÚNELES DE GUADARRAMA DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD QUE SE ESTÁ CONSTRUYENDO ENTRE MADRID Y SEGOVIA Y QUE HA PRODUCIDO SIETE HERIDOS DE DIVERSA GRAVEDAD. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 213/000169.)**
- **LAS CAUSAS DEL CHOQUE DE DOS TRENES TALGO EN LA ESTACIÓN DE LINAREJOS (ZAMORA), OCURRIDO EL DÍA 21/05/2004, CON RESULTADO DE NUMEROSOS HERIDOS. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 212/000017.)**
- **LAS INVERSIONES, PROYECTOS Y CALENDARIO DEL PROGRAMA SOBRE INVERSIONES, PROYECTOS Y CALENDARIO DEL PROGRAMA METROTREN EN EL PRINCIPADO DE ASTURIAS, ASÍ COMO LOS MOTIVOS OBJETIVOS PARA SUPRIMIR ESTA DENOMINACIÓN. A SOLICITUD DEL GRUPO PALAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/000448.)**

PREGUNTAS:

- **DEL SEÑOR QUIRÓS PULGAR (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO), SOBRE LA SITUACIÓN EN QUE SE ENCUENTRA Y DESARROLLO PREVISTO DE LA ACTUACIÓN «LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD JAÉN-MADRID». (Número de expediente 181/000512.)**

— **DE LA SEÑORA SÁNCHEZ GARCÍA (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO), SOBRE EL ESTADO ACTUAL DEL CONVENIO SOBRE EL FERROCARRIL A SU PASO POR PALENCIA, ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO Y EL AYUNTAMIENTO PALENTINO. (Número de expediente 181/000583.)**

— **DE LA SEÑORA SÁNCHEZ GARCÍA (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO), SOBRE LA SITUACIÓN DEL PROYECTO DE TRAZADO DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD (TAV), EN EL TRAMO PREVISTO VALLADOLID-PALENCIA, PALENCIA-LEÓN, PALENCIA-BURGOS Y PALENCIA-CANTABRIA. (Número de expediente 181/000593.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar comienzo a la sesión de la Comisión con el orden del día que SS.SS. conocen y siguiendo el procedimiento que habíamos iniciado en la anterior sesión. Los dos primeros bloques se refieren a distintas iniciativas relativas al transporte ferroviario. Tal y como ocurría en la anterior sesión de la Comisión, nos acompaña el secretario general de Infraestructuras, don Antonio Monfort y los tres ejecutivos de las tres empresas, entidades o consorcios del ministerio (FEVE, Renfe y ADIF), que tratarán de dar respuesta a las preguntas de sus señorías.

En la reunión de Junta de Portavoces habíamos acordado que por cada bloque se diese una intervención de diez minutos por grupo parlamentario. Comprobamos en la anterior sesión que eso era difícil debido a que hay bloques en los que intervienen varios diputados. Por tanto después de consultar a los portavoces hemos decidido que en cada bloque a cada uno de los intervinientes de los grupos parlamentarios le daremos un tiempo de cinco minutos para que pueda formular su cuestión. Les he pedido también a los responsables del ministerio que en sus respuestas traten de ser lo más precisos y concisos posible respecto a la demanda de información de los señores diputados.

Sin más preámbulo pasamos al primer bloque del orden del día. Tiene la palabra el señor Monfort.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Monfort Bernat): En primer lugar, quiero manifestar nuestra satisfacción, tanto desde el punto de vista personal como institucional, por comparecer en esta Comisión. Voy a entrar en materia en aras de la brevedad que nos ha pedido el presidente. De la misma manera que en la comparecencia del pasado mes de febrero trataré de contestar de manera continua a las distintas cuestiones que se han planteado, para que posteriormente podamos entrar en debate.

La primera cuestión se refiere a las previsiones del ministerio sobre la línea ferroviaria Madrid-Extrema-

dura-conexión con Portugal. Como saben SS.SS., el pasado 23 de diciembre el Consejo de Ministro conoció y dio su conformidad al documento propuesta del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes. Entre las actuaciones contenidas en el PEIT en materia de ferrocarriles una de las que podríamos destacar es la construcción de una línea de alta velocidad entre Madrid y Extremadura, que tendrá continuidad en territorio portugués hasta Lisboa en función de los acuerdos alcanzados con el Gobierno portugués y con las previsiones de las redes transeuropeas de transporte, la Decisión 884 de 2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 29 de abril, que incluyen esta conexión como uno de los proyectos prioritarios. La línea será de nueva construcción en su totalidad, por tanto independiente de la línea ferroviaria actual. La novedad que introduce el PEIT es que el diseño de esta línea se concibe como una línea de alta velocidad para tráfico mixto de viajeros y mercancías. La motivación principal de esta consideración de la línea para tráfico mixto es la de poder extender los beneficios de una nueva línea ferroviaria a los tráficos de mercancías, teniendo en cuenta que hay un remanente de capacidad que permite esta explotación para tráfico mixto al menos en la parte española de la línea, con independencia de lo que quieran hacer las autoridades portuguesas, por tanto mejoramos la eficiencia global del sistema y reforzamos la viabilidad económica de la línea. En el momento presente, desde el punto de vista de procedimiento, el estudio informativo está pendiente de que se formule la declaración de impacto ambiental. Como ustedes saben, no puede aprobarse el estudio informativo hasta que se obtenga la declaración de impacto ambiental. Una vez que se disponga de esta declaración podremos proceder a la aprobación técnica del proyecto e inmediatamente podremos iniciar la redacción de los proyectos de construcción que permitirán posteriormente la contratación de la línea. En este sentido los Presupuestos Generales del Estado del 2005 contemplan las partidas necesarias para acometer los proyectos constructivos que nos permitirían iniciar su redacción en este año 2005 y terminarla probablemente durante el próximo año. Con todo ello el Gobierno tiene la voluntad de cumplir los acuerdos con el Gobierno portugués ratificados en la cumbre de Santiago de Compostela en octubre de 2004 y construir la totalidad de la línea en el año 2010.

El punto siguiente se refiere a las causas que han originado el grave accidente en los túneles de Guadarrama del tren de alta velocidad que se está construyendo entre Madrid y Segovia y que ha producido heridos de diversa gravedad. El accidente se produjo el pasado 29 de noviembre al colisionar un tren que transportaba empleados de la empresa constructora hasta el frente de trabajo con otro tren de trabajos detenido en el interior del túnel. En conjunto se produjeron diez afectados leves, que fueron evacuados en quince minutos al botiquín de urgencia de la propia obra, donde en un primer examen únicamente se les apreciaron diversas contu-

siones. En cualquier caso fueron trasladados al hospital de Segovia donde la totalidad de los trabajadores, excepto uno, fueron dados rápidamente de alta. Esa misma noche se ordenó la apertura de una investigación y se adoptaron medidas complementarias para el incremento de la seguridad en la circulación de estos trenes, sin que hasta la fecha se haya producido ningún incidente relevante. Posteriormente el presidente del ADIF podrá aportarles más información si SS.SS. lo desean. En resumen, debemos decir que no hubo un accidente grave, fue un accidente afortunadamente de escasa importancia; se trató de una incidencia en los trabajos de la obra que nada tiene que ver con el proyecto. Como he dicho después se han mejorado las condiciones de circulación en el interior del túnel al objeto de mejorar la seguridad de los trabajadores.

El punto siguiente se refiere a las causas del choque de dos trenes Talgo en la estación de Linarejos (Zamora) ocurrido el día 21 de mayo de 2004 con el resultado de numerosos heridos. El día 21 de mayo de 2004 el Talgo 153 procedente de A Coruña y con destino Madrid Chamartín, al efectuar su entrada en la estación de Linarejos-Pedroso a las 18:08 horas, colisionó frontalmente con el tren Talgo 150 procedente de Madrid Chamartín y con destino A Coruña, que se encontraba estacionado en la vía 2 de la citada estación. En la línea mencionada, donde se produjo el accidente, se estaban realizando en aquellas fechas diversos trabajos de mantenimiento y mejora, entre ellos la instalación de un nuevo sistema de accionamiento eléctrico de las agujas en diferentes estaciones, entre ellas la de Linarejos-Pedroso. En la misma mañana del accidente se realizaron trabajos de sustitución del cambio de agujas número 6 de esta estación, montándose todo el cableado necesario para su funcionamiento. Debo decir que se encuentra abierta todavía la investigación judicial del accidente. Se encarga de la misma el Juzgado de Instrucción de Puebla de Sanabria, que continúa realizando diligencias para el esclarecimiento definitivo de los hechos. Por tanto, podemos hablarles ahora de la información que obra en el seno de la empresa Renfe, hoy ADIF, y de acuerdo con las comprobaciones realizadas tanto por los técnicos de seguridad de Renfe como por el equipo de investigación de la Guardia Civil, puede manifestarse que probablemente el accidente se debió a un error en el montaje del cableado, en el cambio de agujas número 6, que fue lo que propició que el tren número 153 entrase en la vía 2 de la estación de Linarejos, donde como he dicho antes se encontraba el Talgo número 150, cuando el tren procedente de A Coruña debía haber continuado por la vía general. Como consecuencia de la colisión resultaron heridas de diversa consideración 23 personas, cinco de ellas tienen la consideración de graves y las otras 18 de leves. Debo decirles, no obstante, que el presidente de Renfe y yo mismo nos personamos en el lugar del accidente el día 22 de mayo y que a las 24 horas de producirse el accidente todas las personas que habían sido vistas en diversos

hospitales, todas excepto dos habían sido dadas de alta; aunque de manera oficial nos dicen que cinco personas resultaron heridas graves a las 24 horas, como digo, solamente dos personas, que además eran precisamente los maquinistas de los trenes, continuaban ingresadas. Yo destacué entonces y quisiera repetirlo ahora que el maquinista del tren procedente de Galicia tuvo una serenidad y una actuación digna de toda alabanza porque gracias a esa serenidad, cuando se percató de lo que iba a ocurrir, tuvo la sangre fría de actuar sobre la máquina, frenándola todo lo que fue posible, lo que atenuó en gran parte las consecuencias del accidente.

El punto siguiente versa sobre las inversiones, proyectos y calendario del programa Metrotren en el Principado de Asturias, así como los motivos objetivos para suprimir esta denominación. Lo primero que debemos decir es que como Ministerio de Fomento desconocemos el programa Metrotren. No hemos visto detrás de la palabra Metrotren un programa de actuaciones y hemos entendido que Metrotren era, como se dice ahora, un *label*, una etiqueta, una denominación que englobaba el conjunto de actuaciones que se estaban efectuando en Asturias. Actualmente el Ministerio de Fomento da prioridad a la programación rigurosa de las actuaciones para la potenciación de los servicios de cercanías en Asturias, tanto los que realiza directamente como los que se realizan a través de las empresas públicas que operan dichos servicios, es decir Renfe Operadora y FEVE, cuyos presidentes presentes en la Mesa podrán aportar posteriormente información más detallada si SS.SS. así lo requieren. La actividad del ministerio se desarrolla en estrecha cooperación con el consorcio de transportes de Asturias. Este consorcio, como SS.SS. saben, fue creado en marzo de 2002 por ley en el Principado de Asturias y, al igual que ocurre en todos los núcleos donde hay autoridades de transporte metropolitano en la forma que esté establecido, el ministerio presta su cooperación normalmente a través de las empresas pertenecientes al mismo. Consideramos que esta forma de actuar en absoluta coordinación y colaboración con el consorcio es mucho más eficaz que la promoción de denominaciones como la de Metrotren, lanzadas por el anterior Gobierno a espaldas, cuando no en contradicción, con las iniciativas de la Administración autonómica que ha sido la impulsora de este consorcio.

Paso a informar igualmente sobre el desarrollo previsto en la actuación de la línea de alta velocidad Jaén-Madrid. El estado actual de la actuación en los distintos tramos de la línea es el siguiente. El tramo Madrid-Mora forma parte de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, por tanto, se encuentra en explotación. En el tramo Mora-Alcázar, que es de nuevo trazado, se encuentra en redacción el estudio informativo; fue adjudicado el 3 de agosto de 2004. En el tramo Alcázar-Manzanares y Manzanares-Santa Cruz de Mudela se desarrollaría un acondicionamiento sobre el trazado actual que permita un incremento de velocidad; los pro-

yectos se encuentran en redacción y podrán estar finalizados a lo largo del ejercicio 2005. Para el tramo Santa Cruz de Mudela-Vadollano se contrató el estudio informativo, pero ha tenido un desarrollo escaso debido fundamentalmente a los importantes problemas ambientales y a las dificultades de disponer de un trazado adecuado, que son prácticamente irresolubles a lo largo del paso de Despeñaperros; por lo tanto estamos planteando en este momento de manera alternativa la renovación de la vía existente que permita mejorar las condiciones de circulación sin una actuación intensiva sobre el trazado actual. En el tramo Vadollano-Linares se prevé el acondicionamiento y duplicación de vía; las obras de plataforma están finalizadas y se están ejecutando las obras de vía, electrificación e instalaciones de seguridad. Finalmente, el tramo Linares-Jaén es prácticamente un trazado nuevo; se encuentra pendiente de formulación de la declaración de impacto ambiental que fue solicitada al Ministerio de Medio Ambiente en el año 2003. El coste estimado del conjunto de las actuaciones anteriormente indicadas es del orden de 600 millones de euros. Con esta solución la relación ferroviaria Madrid-Jaén podrá realizarse en un tiempo inferior a tres horas, lo que consideramos un tiempo comercialmente atractivo para el ferrocarril. En los Presupuestos Generales del Estado del año 2005 se ha previsto una inversión de 13 millones de euros para el desarrollo de distintas actuaciones en esta línea, además de los que se han previsto en el ADIF, con una inversión de 4 millones de euros.

El punto siguiente se refiere al estado actual del convenio sobre ferrocarril a su paso por Palencia entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento palentino. Entendemos que esta pregunta se refiere a la realización de un posible convenio para la integración del ferrocarril en Palencia. Desde la perspectiva del ministerio, como ustedes saben, todas las operaciones de integración del ferrocarril en las ciudades son operaciones complejas en las que hay que aunar los intereses ferroviarios con los intereses urbanísticos. Ello implica que la voluntad del ministerio sea que estas operaciones se realicen mediante convenio entre las administraciones con competencias en esta materia, es decir tanto el Ministerio de Fomento como la comunidad autónoma y el ayuntamiento. En este proceso necesariamente complejo y por lo tanto largo se necesita llegar a un acuerdo no solamente sobre las soluciones técnicas que puedan adoptarse, sino también sobre los mecanismos de financiación y de participación financiera de las administraciones en el desarrollo del proyecto. El ministerio tiene todo el interés en llegar a un acuerdo con el ayuntamiento y la Junta de Castilla y León para la realización de esta operación, para lo que se han mantenido diversas reuniones. Hasta el momento no ha sido posible llegar a un acuerdo, dada la dificultad existente para definir la mejor solución ferroviaria. El ayuntamiento propone la realización de un soterramiento de aproximadamente 1.340 metros de longitud, pero existen dificultades téc-

nicas, porque quienes conozcan Palencia saben que el arroyo Villalobón, que está encauzado a través de un colector, presenta algunas dificultades por falta de capacidad y es necesario resolver ese problema hidráulico antes de proceder a determinar la solución ferroviaria para evitar problemas de embalsamiento en el caso de lluvias importantes.

El último punto que tenemos planteado es el proyecto de trazado del tren de alta velocidad en el tramo Valladolid-Palencia, Palencia-León, Palencia-Burgos y Palencia-Cantabria. Me van a permitir que haga también una relación bastante lineal de cuál es el estado de cada uno de estos tramos, desde el punto de vista de desarrollo del procedimiento. Desde la organización de los trabajos en el ministerio todas estas líneas están diseñadas a través de tres tramos: Valladolid-Venta de Baños-Burgos, Venta de Baños-Palencia-León y Palencia-Santander. Todas estas líneas están incorporadas en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte y su situación es la siguiente. En cuanto a la línea de alta velocidad Valladolid-Venta de Baños-Burgos el estudio informativo se encuentra a la espera de declaración de impacto ambiental. El expediente fue remitido al Ministerio de Medio Ambiente el 1 de agosto del año 2000. Cuando dispongamos de la DIA procederemos a la aprobación técnica del proyecto y a la inmediata redacción de los proyectos constructivos que permitirán la contratación posterior de las obras. Para la línea de alta velocidad Venta de Baños-Palencia-León son tres estudios informativos diferentes los que están en marcha. El estudio informativo Venta de Baños-Palencia comienza en la estación de Venta de Baños y finaliza a la entrada de la ciudad de Palencia. El expediente fue remitido al Ministerio de Medio Ambiente el 1 de agosto de 2003 y, como en el caso anterior, está pendiente de la DIA para la aprobación técnica y la posterior contratación de la redacción de los proyectos. En este estudio se incluye un ramal de conexión desde Palencia hasta la línea de Valladolid-Burgos para evitar maniobras de retroceso en las circulaciones que desde Palencia se dirijan hacia el norte. Me he referido anteriormente a la integración del ferrocarril en Palencia, por lo tanto no es preciso relatarlo de nuevo. En el tramo Palencia-León el estudio informativo se encuentra en espera de la DIA. El expediente fue remitido al Ministerio de Medio Ambiente el 17 de diciembre de 2002. Finalmente para la integración del ferrocarril en León el estudio informativo de la integración en León y San Andrés del Rabanedo fue aprobado el 8 de julio de 2002, de acuerdo con la solución de integración que se acordó entre las distintas administraciones, mediante convenio que fue suscrito el 6 de noviembre de 2002. Se están redactando los proyectos constructivos que estarán finalizados en el año en curso. En la línea Palencia-Santander tenemos dos tramos diferenciados: en el de Palencia-Alar del Rey, cuyo estudio informativo fue aprobado el 1 de abril de 2003, se encuentran en redacción los cuatro proyectos construc-

tivos que desarrollan la actuación y que fueron licitados el pasado mes de septiembre; en el tramo Alar del Rey-Santander el estudio informativo ha sido remitido a Medio Ambiente el pasado 3 de marzo de 2004, estando por lo tanto pendiente de declaración de impacto ambiental. El tramo más próximo a Santander será objeto de un estudio específico que se desarrollará en coordinación con el Gobierno de Cantabria y el Ayuntamiento de la ciudad.

Como SS.SS. saben en el Consejo de Ministros que se celebró en León el 23 de julio de 2004 el presidente avanzó un conjunto de fechas para la realización de todas estas actuaciones que asumimos como los plazos en los que debemos terminar estas actuaciones. Son los siguientes: el tramo Madrid-Segovia-Valladolid estará finalizado en el año 2007; el tramo Valladolid-Palencia-León deberá estar finalizado en el año 2008; el tramo León-Ponferrada-Monforte, que no es objeto de las preguntas que se han realizado, en el año 2011 y el tramo Olmedo-Zamora-Lubiano-Ourense en el año 2009.

El señor **PRESIDENTE**: Como ya habíamos acordado corresponde ahora el turno a los grupos parlamentarios. En primer lugar, tiene la palabra el representante del Grupo Parlamentario Mixto, señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: En primer lugar, agradezco la información del señor Monfort. Respecto del accidente de Linarejos solamente quería exponer una preocupación de carácter metodológico. Es curioso que cuando hay accidentes siempre se recurre a decir que se está pendiente de una investigación judicial. No sé si desde el punto de vista legal es posible o no, pero en todo caso se trata de una normativa que habría que adecuar. Sería importante que la Administración asumiese la necesidad de hacer siempre informes propios, con análisis que dieran lugar a un dictamen. Incluso (ya que usted ha dicho que posiblemente se tratase de un error en los cambios para el funcionamiento de agujas por métodos eléctricos) sería bueno que figurase, aunque fuese sometido a hipótesis diferentes, como un dictamen, por lo tanto como una concreción autorresponsable de la propia administración de Renfe que era quien tenía las responsabilidades en aquel momento. De lo contrario, siempre estaremos sometidos a una dualidad que echa balones fuera. Usted sabe que las investigaciones judiciales valen en cuanto a las responsabilidades de carácter civil y sobre cómo indemnizar a los afectados o a las víctimas, si las hubiese.

Yo no voy a perder más tiempo en esta cuestión porque ya hace mucho tiempo que pasó; solo me alegro de que ninguna de las personas heridas graves tuviese consecuencias mayores.

En todo caso, quería (si me lo permiten la señora presidenta y también los comparecientes) aprovechar la ocasión para hacer unas preguntas muy concretas no solamente a usted, sino a todos los miembros que le

acompañan del Ministerio de Fomento en relación con el problema del funcionamiento del ferrocarril en el caso de Galicia. Empezaré con una pregunta sobre los accesos a Galicia con trenes de largo recorrido. En primer lugar, me gustaría llevar a su ánimo la preocupación de que los trenes de largo recorrido en Galicia empiezan a ser un problema de contraste muy grave con prácticamente el conjunto del Estado y especialmente con aquellos lugares que tienen líneas de alta velocidad o simplemente trenes asumibles (a la altura que estamos) de 100 ó 120 kilómetros por hora y con unos precios muy asequibles. Por ejemplo, en contraste es mucho más barato viajar en AVE a Lleida o a Sevilla que viajar de Madrid a Coruña, y esa es una discriminación que no se puede soportar a la altura del siglo XXI. Ahora encima de estar mal desde el punto de vista las infraestructuras, de la velocidad, del confort y del trato, los precios son abusivos. Una cama de primera categoría en el Talgo Madrid-A Coruña cuesta 26.000 pesetas, la de segunda 19.000 pesetas e ir sentado malamente cuesta 8.000 pesetas; este es un esquema que hay que cambiar. Como esto no va a ser por un año o dos, porque para que funcionen trenes asumibles para Galicia falta mucho tiempo, este modelo habría que acompañarlo y equilibrarlo algo más. **(La señora Vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la presidencia.)**

En segundo lugar, hay algunos casos como los trenes nocturnos, el expreso Ferrol-Madrid, que no pueden seguir funcionando con un material tan obsoleto; no lleva ni restaurante, ni siquiera servicio de bar y funciona con un material que prácticamente no se utiliza en ninguna parte del Estado español, con unos precios en contraste abusivos y con 11 horas de viaje, teniendo que aguantar esto hasta el año 2015 presumiblemente. Este ya es un problema político, no se puede tratar como un problema puramente técnico. ¿Funciona peor? Démosle unos precios más equitativos. Esta era la primera cuestión que a mí me gustaría plantearle.

La segunda cuestión se refiere al funcionamiento del ferrocarril internamente y quería llevar a su ánimo varias cuestiones. En el eje Atlántico están funcionando 16 trenes en ambas direcciones Coruña-Vigo, en vía única sin electrificar. Los mejores trenes son TRD y lo que ustedes llaman Nexius que no consiguen alcanzar velocidades medias superiores a 75 kilómetros por hora en todo el trayecto; por la duración del viaje es lo que sale. A mí me gustaría que ustedes fueran conscientes de que en ese eje, que tiene mucha ocupación, se están planteando problemas que llevan a que los ciudadanos continuamente estén con quejas; por ejemplo le voy a citar dos para que vean cómo se mueve la cuestión. El día 8 de diciembre (este es un ejemplo entre los muchos que pasan al año) cientos de estudiantes quedaron tirados en la estación de Vilagarcía d'Arousa, no pudiendo coger el tren que les correspondía. Ustedes dicen que es porque había huelga y además reconocen que no contaban con esa situación, cuando había que contar porque siempre hay una gran ocupación. Para ponerles autobu-

ses tardan dos horas para que los lleven a Santiago de Compostela cuando el viaje por tren es de 35 ó 40 minutos. Esta situación no es anormal; que vayan tirados en los pasillos sin poder sentarse es pan de todos los fines de semanas. Encima ustedes contestan que en Galicia las cercanías no hacen falta porque de Vilagarcía a Santiago hay una ocupación de 350 viajeros diarios con este método. ¿Cuál sería la ocupación si hubiera trenes de cercanías entre Vilagarcía y Santiago de Compostela o entre Vigo y Pontevedra? ¿Es que eso es inferior a Cádiz-Jerez de la Frontera o a Santander-Reinosa o a Oviedo?

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Rodríguez, vaya terminando.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Quiero que sean conscientes de esto, que no es nada. No hay ferrocarril en Galicia, a pesar de mejoras en las infraestructuras como Monforte-Lugo o Coruña-Ferrol. ¿Vamos a estar así hasta que den esos supuestos trenes de alta velocidad o de altas ocupaciones? En concreto miren lo que les hacen ustedes (ya termino, señora presidenta; se lo agradezco) a los ciudadanos que justo necesitan el tren de cercanías. Los numerosos usuarios de la línea A Coruña-Santiago para poder cumplir un horario (está en gallego, yo se lo traduzco) tan habitual como es el de las 8:15 podíamos desplazarnos a Santiago de dos maneras: llegando a Santiago de Compostela en un tren regional a las 7:30 con paradas en todas las estaciones, o con un TRD que llegaba alrededor de las 8:20 horas. Muchos de nosotros tenemos acuerdos con nuestros empresarios y recuperábamos las horas a lo largo de las semanas, ya que utilizábamos la segunda opción para evitar quedar tirados 30 ó 40 minutos antes de entrar en el trabajo. En los últimos días Renfe ha modificado este último horario, pero sorprendentemente en vez de irse acomodando a lo que sin duda son las necesidades de los usuarios, vemos que se retrasa la llegada de ese tren en 20 minutos con lo que muchos debemos abandonar ese servicio; esa es la situación normal. Yo creo que hay que ponerle paliativos, uno sería acabar ese eje Atlántico en el año 2007, porque no se justifican 160 kilómetros durante diez años para disponer de un tren de doble vía electrificado. Este tema merece otra atención y yo les incito a ustedes, en la medida de las posibilidades y dentro de las mejoras relativas que se vayan haciendo, a que se ocupen también de que estos desastres no existan.

Solamente quisiera celebrar (acabo ya) en el caso de FEVE, dentro de la miseria general que nos caracteriza, que empiece a haber contactos con ayuntamientos para lograr que las potencialidades de la compañía en Galicia, que las hay en algunos tramos, se vayan desarrollando. Desde luego en ese tema siempre van a contar con el apoyo del Bloque Nacionalista Galego, como lo hicimos siempre.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): ¿Señor Beloki? (**Pausa.**)

Por el Grupo Parlamentario Popular, don Amador Álvarez. Les agradecería que como son muchos los que van intervenir por el Grupo Popular y por el Partido Socialista, fueran breves e intentaran adecuarse con el tiempo que se les ha dado.

El señor **ÁLVAREZ ÁLVAREZ**: Trataremos, señora presidenta, de ser concisos aunque también solicito su comprensión al ser un tema tan importante para Extremadura, y en este caso, puesto que se ha cambiado el formato de la Comisión, nos va a dar oportunidad de decir algo.

Gracias, señor secretario general, por su comparecencia; hubiéramos preferido en todo caso que hubiera sido la ministra la que hubiera comparecido ante esta Comisión y sobre todo ante la sociedad extremeña para hablarnos de un proyecto tan importante para aquella región. Extremadura al ser región periférica ha sido la gran olvidada de la Administración del Estado durante muchísimo tiempo, y su necesidad de infraestructuras ha sido prometida efectivamente por los gobiernos socialistas en tantas ocasiones que la verdad los extremeños habían perdido la esperanza de tener unas infraestructuras modernas y de futuro. Fue el Gobierno de José María Aznar el que firmó un compromiso definitivo para que un proyecto fundamental para Extremadura, como es el proyecto AVE Madrid-Lisboa incluidos los proyectos de redes transeuropeas de transporte y concretados en el Consejo Europeo de Essen de 1994, se llevara a cabo y se confirmara el compromiso de que se haga antes del 2010. Los extremeños veían por primera vez que un Gobierno adquiriría compromisos serios y sobre todo que el desarrollo de aquel proyecto suponía que la definición del proyecto estaba clara así como la previsión de los tiempos y los plazos para llevarlo a cabo. Esto generó una gran ilusión y esperanza por parte de la sociedad extremeña. Con anterioridad ese Gobierno puso en marcha los trámites administrativos de cada tramo (estudios informativos y evaluación de impacto ambiental, información pública) hasta diciembre de 2003. El pasado día 9 en la sesión de control del Gobierno la señora ministra le dijo a este diputado que el Gobierno anterior no había hecho nada, y eso no es cierto y es fácil de comprobar. Cuando llegó el Gobierno del Partido Popular había 476 kilómetros en servicio y en abril de 2004 el Gobierno anterior había puesto en servicio 853 kilómetros más, por tanto sí que había hecho.

En cuanto al corredor que nos afecta, que es el corredor de Extremadura, el Gobierno anterior dejó en la línea Madrid-Cáceres 126 kilómetros en proyecto. Los tramos entre Pantoja y Oropesa estaban en declaración de impacto ambiental y entre Cáceres y Mérida todos los tramos estaban en declaración de impacto ambiental. Por tanto, el 33 por ciento de ese proyecto de 416 kilómetros estaba ya en proyecto y el Gobierno anterior

sí había hecho algo; sin embargo, con la llegada del Gobierno socialista del señor Rodríguez Zapatero ha vuelto la incertidumbre y la preocupación y cada vez que comparece algún responsable, especialmente la ministra, nos vuelve a llenar de inquietud a los extremeños lo que va a ocurrir con este proyecto; no solamente nos llena de inquietud a nosotros sino también a los propios portugueses porque les afecta indudablemente. En diciembre de 2003 se remitieron al Ministerio de Medio Ambiente todas las alegaciones presentadas sobre estudios informativos para obtener la declaración de impacto ambiental, pero la ministra de Fomento ha dejado perder ya más de un año. Vamos para 15 meses y no se ha conseguido, a pesar del compromiso del Gobierno, puesto que en julio de 2004 la señora delegada del Gobierno en Extremadura anunciaba que la declaración de impacto ambiental, la DIA de cada uno de esos proyectos estaría antes de diciembre. El Gobierno del Partido Popular hizo los deberes en lo referente a este gran proyecto y en los trámites administrativos que correspondían en aquel momento. Ahora le corresponde al Gobierno Socialista, al señor Zapatero, poner en marcha, en ejecución la obra; no obstante, este Gobierno ha congelado los procesos administrativos, los ha congelado para aparentar que empiezan de nuevo a funcionar cuando se ha perdido un año. Por otra parte, no se cumple ni siquiera en las previsiones presupuestarias, a pesar de que el señor secretario general lo dice; puede que las previsiones presupuestarias son suficientes, pero nosotros creemos que no hay compromiso. Esto da lugar a pensar que entre las previsiones del señor Zapatero no está Extremadura dentro de sus prioridades. El Ministerio de Fomento desde el mes de abril de 2004 ha invertido en alta velocidad en España 2.528 millones de euros. En Andalucía se llevan 495 ¿Sabe lo que se ha invertido en esta anualidad en el proyecto del AVE a Extremadura? Nada. No se ha licitado nada. Extremadura con la llegada del PSOE al Gobierno está siendo la cenicienta de la alta velocidad. Además de la falta de compromiso presupuestario los extremeños comprueban que la ministra nos engaña o nos está llevando a un terreno que sabemos que es pura falacia y pretende poner un proyecto de altas prestaciones sustituyendo el proyecto anterior. ¿Qué supone? Devaluar ese proyecto, rebajar el proyecto inicial de prestaciones y calidad; es decir, es un proyecto de segunda división.

Esperemos que el Gobierno portugués no consienta el cambio, porque según el presidente de la alta velocidad portuguesa, ellos han apostado por un AVE convencional de viajeros por ser fundamental la competitividad del AVE medida en tiempos de recorrido Madrid-Lisboa y alegaron que un tren mixto iría en contra del principio de rapidez y eficacia. ¿Qué pasaría, señor secretario general, cuando acaba de decir que dependerá de lo que piense Portugal, si Portugal decide hacer un tren AVE de 350 kilómetros por hora? ¿Cómo llega la conexión si el Gobierno español dice que no,

que al ser un tren mixto tendría que ser una red para 220? Sería un problema gravísimo que nos llena de inquietud a los extremeños. El planteamiento del tren mixto, pasajeros y mercancías, es un señuelo para entretener el tiempo y abrir un debate estéril. Además todo el mundo coincide en que supone reducir la velocidad, por tanto hacerlo menos competitivo, y desde luego en Europa se ha apostado, desde que apareció el AVE, por vías distintas para mercancías y pasajeros. El presidente de Transfesa ha asegurado que la causa principal del deterioro del servicio de mercancías que produce pérdida de mercado reside en las dificultades de gestionar vías con trenes de pasajeros y trenes de mercancías. Además, señor secretario general, en Figueira da Foz se fijaba un tren de mercancías Sines-Évora-Puertollano, que debiera llevarse a cabo entre el 2007 y el 2008. ¿Qué ha hecho este Gobierno con este compromiso que se firmó en la cumbre de Figueira da Foz? Por otra parte, la señora ministra de Fomento manifestó el pasado día 9 en la sesión de control que el trayecto Madrid-Cáceres se reduciría en 35 minutos. No estaba diciendo la verdad porque en los acuerdos de Figueira se dijo que el trayecto Madrid-Lisboa se llevaría a cabo en dos horas y cuarenta y cinco minutos; Badajoz-Madrid en una hora y cincuenta y cuatro; Cáceres-Madrid en una hora y veinte minutos y Mérida-Madrid en una hora y cuarenta minutos. Nos preocupa también a los extremeños, porque llevar este proyecto al horizonte del 2020 supone no disponer probablemente de los fondos de cohesión suficientes para llevar a cabo el proyecto ¿Esta garantizada, señor secretario general, la financiación europea? La Comisión Europea presentó un plan para impulsar proyectos de ejecución inmediata entre los que se encuentra la conexión de alta velocidad Madrid-Lisboa. ¿Cumplirá el Gobierno con esa prioridad de la Comisión? ¿La Comisión Mixta del Gobierno, la Junta de Extremadura y el ayuntamiento por donde pasa el trazado se han reunido para acordar los accesos a las ciudades respectivas? ¿Tiene decidido el ministerio las paradas intermedias entre Madrid y Lisboa? Los extremeños, señor secretario general, queremos de una vez que se respeten los plazos fijados por los gobiernos de España y Portugal en Figueira y también por la Comisión Europea, es decir que el AVE se termine en el 2010, y queremos ver en el Boletín Oficial del Estado las licitaciones y el cumplimiento de las distintas fases administrativas que ahora están paralizadas. Por otra parte, queremos que la Comisión mixta se reúna para cerrar los acuerdos necesarios y también que la dotación presupuestaria necesaria para llevar a cabo este proyecto se vea reflejada en los presupuestos generales. Queremos también que el tren de mercancías independiente para la línea Sines-Badajoz-Puertollano se ponga en marcha y que la línea convencional se utilice para esta línea de transporte. En una palabra, como he dicho al principio, cada vez que aparecen nuevas comparecencias sobre todo de la señora ministra nos llenamos de inquietud y de desasosiego. Extremadura

necesita ese AVE de primera que se acordó en Figueira da Foz, y repito que sería muy complicado y perder el tiempo si establecemos un tren mixto, cuando los portugueses opinan que eso no es viable como parece ser. En ese sentido se estaría engañando a la opinión pública extremeña y no lo merecemos. Queremos un AVE de primera y en los plazos fijados en Figueira da Foz.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el señor Merino.

El señor **MERINO DELGADO**: Voy a tratar del punto que tiene relación con el accidente en el túnel de Guadarrama que está construyendo en este momento el ADIF, relacionado con el AVE Madrid-Segovia-Valladolid. Este accidente ha causado una gran preocupación tanto en la Comunidad de Madrid como en Segovia y ello por varias razones. Cuando he escuchado al secretario general me ha parecido entender que le daba poca importancia al accidente que se había producido, y yo creo que hay que darle la importancia que tiene a un accidente que causa diez heridos, uno de ellos grave, aunque a estas alturas ya todos se hayan recuperado, no haya ocurrido nada posteriormente y las consecuencias no hayan sido tan graves. Me preocupa sobre todo por varias razones: en primer lugar por la escasa o nula información que se facilitó en el momento de producirse. Hace casi dos años recuerdo (ustedes lo recordarán también) un accidente similar en el que no hubo heridos. Entonces la prensa se trasladó inmediatamente a pie de obra, los familiares desde el primer momento estuvieron también allí con gran preocupación sin embargo, en este último accidente, he notado un apagón informativo importante, que obviamente deberá aclararnos el señor secretario general. En segundo lugar, no lo comunicó a las autoridades regionales o provinciales, tal y como se establece en el Plan de emergencias de la Junta de Castilla y León, que tiene ese Plan de emergencias con la Subdelegación del Gobierno. No se comunicó nada a la Junta de Castilla y León, pese a que tuvo que intervenir con todos sus medios; la propia Subdelegación del Gobierno no intervino prácticamente nada en lo que es aportación de medios, etcétera. Nadie pudo acercarse al lugar del accidente, como he dicho, ni la prensa ni los familiares de los heridos, pese a que lo pidieron expresamente; no tuvieron ocasión de hacerlo. Ante esta situación, me cabe preguntarle varias cuestiones. En primer lugar, teniendo en cuenta que de sus palabras no hemos deducido todavía cuáles fueron las causas que produjeron ese accidente, ¿por qué se produjo ese accidente? Hay que tener en cuenta que es una obra especialmente sensible que supone la obra del siglo en el ferrocarril; debe ser el tercer o cuarto túnel más largo de Europa; las cuestiones técnicas son importantísimas y por tanto trasciende de lo que es un Gobierno u otro, teniendo en cuenta que estas obras se realizan a lo largo de muchos años. Usted sabe porque entonces estaba también de

secretario general de Transportes y de Planificación que se empezó a hablar de este proyecto en los años noventa, que se inicia su ejecución casi en el año 2000, que llevamos ya cinco o seis años, que la previsión está en que en el 2007 entre en funcionamiento; por tanto estamos hablando de obras muy importantes. Para todo el norte-noroeste de España esa es sin duda la obra de ferrocarril básica. Por tanto, a mí me gustaría saber cuáles fueron realmente las causas que produjeron el accidente. ¿Qué medidas se adoptaron desde que el ADIF tuvo conocimiento del accidente? ¿Cómo está (también es importante saberlo) en este momento la ejecución de las obras del AVE entre Madrid y Segovia? Existe una preocupación en Castilla y León en relación con que en la Comunidad de Madrid los plazos no están todo lo bien que deberían estar para que se ejecuten las obras cara al 2007 y entre en servicio en el 2007-2008. Me gustaría saber cómo está sobre todo la ejecución no solo en los túneles de Guadarrama, sino en el túnel que hay anteriormente y en los tramos de salida de Madrid. Finalmente, ¿estaban en regla los diez trabajadores, que además eran ecuatorianos? ¿Estaban en situación regular? No lo sabemos, pero me gustaría que usted nos contestase a esta pregunta, señor secretario general.

Entro en el siguiente punto que es el accidente del Talgo en la provincia de Zamora. Tanto de la información de Renfe como de la prensa de esos días, como de la respuesta de esos organismos a las preguntas parlamentarias que se hicieron por el Grupo Parlamentario Mixto hasta el día de hoy (me parece que usted lo ha dicho también antes) no hemos podido conocer las causas que produjeron el choque de trenes en Linarejos. El 21 de mayo de 2004 fue el accidente, el 22 de julio contestaban ustedes a una pregunta parlamentaria del Grupo Parlamentario Mixto en la que decían que no se habían esclarecido aún las causas del accidente, que estaban estudiándose y que todavía no se conocían. Usted nos ha dicho que tampoco están todavía definidas las causas de ese accidente, lo cual es especialmente sorprendente, porque estamos casi a nueve o diez meses del accidente y todavía hoy no sabemos sus causas. Sí sabemos que fueron evacuados los 23 heridos a diversos hospitales de la zona, y nos han dicho que el tráfico se restableció al día siguiente de producirse el accidente. Desde esa información del 22 de julio hasta hoy no hemos podido conocer las verdaderas causas, pero sí podemos concluir en principio que el accidente fue muy grave y sobre todo que fallaron los sistemas de control del tráfico ferroviario, porque la estación de Linarejos dispone, al parecer, de un enclavamiento electrónico de última generación y el bloqueo utilizado en la línea se denomina de liberación automática de contadores de ejes; sin embargo, las contradictorias informaciones que se fueron produciendo en las semanas siguientes nos dicen que los técnicos de Renfe creen que un error en la conexión de un cable del motor del cambio de agujas pudo provocar la colisión y tal

vez los trabajos de reparación que se hicieron en esa misma mañana no debieron hacerse correctamente. Otras noticias hablaban de fallo humano en el arreglo defectuoso de ese motor de cambio de agujas. Finalmente cabe añadir las quejas de muchos pasajeros afectados, que no pudieron hablar con ningún responsable de Renfe en los primeros momentos, porque allí no había nadie para atenderlos. Usted ha dicho que se personaron allí al día siguiente, pero en el momento de producirse el accidente no había nadie de Renfe. Es verdad que las inversiones realizadas entre Orense, Zamora y Medina del Campo en los últimos cinco años fueron de 11.800.000 euros. Ciertamente es una cantidad escasa para un trazado tan largo, de más de 400 kilómetros desde Medina del Campo a Vigo. Cuando el Gobierno socialista en los años ochenta suprimió el ferrocarril de la Vía de la Plata y quiso suprimir el ferrocarril entre Medina del Campo-Orense, tal vez usted recuerde que la Junta de Castilla y León tuvo que hacerse cargo del pago de esa línea y el ministerio aseguró entonces que ello conllevaría más inversión en la mejora de la infraestructura de la línea Medina del Campo-Orense-Vigo; sin embargo, no fue así. En los siguientes años hubo un escaso incremento de lo poco que ya se dedicaba a mejorar esa línea. Por eso tal vez hay que explicarse muchas de las cosas que pasan en esa línea. A la vista de todo ello, le hago las siguientes preguntas en relación con este accidente. Aunque el tema esté en estudio, ustedes tienen que saber ya cuáles fueron las verdaderas causas del accidente. ¿Por qué fallaron los sistemas de seguridad? ¿Es cierto, como se ha dicho, que las obras de reparación que se realizaron días antes las hacían empresas subcontratadas por Renfe con el consiguiente deterioro en la calidad del trabajo realizado? Esta es una de las causas que más se ha comentado en algunos medios de comunicación precisamente en los días siguientes, incluso por algunos representantes sindicales. ¿Qué inversiones prevén los Presupuestos Generales del Estado en esa línea para el 2005? Esta sí que es una pregunta importante, porque realmente cuando hemos visto en el debate de presupuestos que por alguna enmienda de Esquerra Republicana iban a trasladar ustedes una cantidad importante del presupuestos a la conservación de trenes y de infraestructuras en Cataluña nos ha preocupado; hemos pensado que tal vez, como el presupuesto son vasos comunicantes y lo que por un lado se pone se tiene que quitar por otro, ustedes lógicamente han reducido en gran medida todas las inversiones destinadas a la conservación y mejora de la infraestructura.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Merino.

El señor **MERINO DELGADO**: Perdón, me queda un minuto nada más.

Esa es una línea básica, estratégica y muy importante que comunica todo el noroeste de España con la capi-

tal. Por tanto, aparte de las inversiones que prevén los presupuestos, ¿qué medidas se han adoptado desde entonces para mejorar la conservación de ese tramo y su seguridad? ¿Cuánto dinero se ha gastado en ello desde entonces? ¿Cómo están los proyectos (aquí sí que tiene relación con lo que antes le comentaba respecto al AVE) del AVE entre Medina del Campo y Vigo? Estas serían las cuestiones que me gustaría conocer directamente del secretario general.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el señor Fernández Rozada.

El señor **FERNÁNDEZ ROZADA**: Señor secretario general, llevo mucho tiempo con mucho interés por tener un debate sobre la política ferroviaria con el presidente de FEVE. Es una pena que estando a su lado, ante una solicitud de comparecencia pedida, haya tenido que contemplar como el secretario general se refería de pasada a un programa de Metrotren que dice que desconoce más o menos o que no existe. Señor secretario general, hoy tenemos la suerte de tener aquí a una diputada también asturiana, la señora Carcedo, que no va a dejarme mal respecto a que el programa Metrotren de Asturias constituyó una iniciativa que desde su puesta en marcha significaba dos cosas muy importantes para la región y para la empresa FEVE en Asturias. Para Asturias ha representado un enorme avance en las comunicaciones entre las localidades más importantes del área central de Asturias, poniendo de manifiesto que un tren caduco (en la década de los ochenta y primeros años de los noventa sufría continuos accidentes con pérdidas de vidas humanas) se incorporaba plenamente a la modernidad junto con el resto de infraestructuras que se acometen en este siglo en materia de transporte. Para la empresa FEVE, señor secretario, significó sin duda pasar del ostracismo en que se encontraba como consecuencia de su falta de intermodalidad al uso intensivo de sus servicios para el transporte de viajeros por la ciudadanía de Asturias, situación insospechada pocos años antes. La denominación Metrotren, señor secretario general, en Asturias ha calado de forma extraordinaria. Es el día de hoy que los responsables políticos (concretamente Asturias está gobernada por el Partido Socialista, aunque está en coalición, y en Gijón está habiendo, como luego veremos, un problema grave) utilizan en su terminología la denominación de Metrotren, porque esa denominación se ha asumido como tal en Asturias y ha calado fuertemente. Nosotros hablamos del programa Metrotren de Asturias que por una parte contemplaba diversas actuaciones que usted se encontró en el ministerio cuando llegaron a él, en concreto la parte de infraestructuras y ferrocarriles del Plan de la Minería del Carbón 1998-2005 (tiene usted ahí el programa que dice no conocer), y por otra las comunicaciones por ferrocarril, a cargo del Ministerio de Fomento dentro del programa Metrotren y cercanías ferroviarias; fueron puestas en servicio, porque ya esta-

ban en marcha en la fecha del cambio de Gobierno, y había en proyecto actuaciones e inversiones, señor secretario general, por importe de más de 302 millones de euros. No tengo tiempo para enumerarle la relación —pero la tengo aquí y usted la conoce— dentro de ese programa y en ese apartado de esos 302 millones que corresponden a varios municipios de la región y por eso nos parece absolutamente desafortunada la supresión de la denominación. Que no se nos alegue que el nombre nada significa. El nombre Metrotren era especialmente atractivo por la modernidad, tecnología e intermodalidad que en sí mismo llevaba anejo. Lo que nosotros nos tememos es que una mera operación de maquillaje contra el Partido Popular, además de un mero cambio de nombres se convierta en el respaldo para propiciar el tránsito de la situación de respaldo total a las cercanías en Asturias a un ya veremos, y de esto en el Principado la verdad es que sabemos mucho. Por eso estamos con esta preocupación, que aumenta después de oírle, aunque espero que el presidente de FEVE pueda aclarar todas estas cuestiones relacionadas con esas inversiones.

No quisiera terminar sin referirme a una cuestión muy puntual. Yo tengo una preocupación, como la tienen los asturianos, y los gijonenses en particular, con lo que está ocurriendo con las obras del Metrotren en Gijón. Es noticia diaria, es preocupación constante, es inquietud que pueda verse, porque, como todos sabemos, en estas obras se está cambiando el trazado, han aparecido bolsas de agua y la sensación que produce, después de tener como antecedente tan cercano lo ocurrido en El Carmelo en Barcelona, es preocupante. La empresa adjudicataria NECSO se remite al Gobierno para que informe de todas estas cuestiones. Yo creo, señor secretario general, que en estos momentos para tener más tranquilidad, para poder calmar el ánimo a quien cree que pueden producirse operaciones de riesgo en lo que es el Metrotren en Gijón, debería, en nombre del Gobierno, aquí, en sede parlamentaria, decirnos con claridad qué es lo que está ocurriendo allí. Debería evitar esa intranquilidad que tiene la gente, esa preocupación y decir: pues allí está pasando esto, esto y esto. Se ha tenido que cambiar el trazado. Es cierto que el subsuelo de Gijón tiene muchas posibilidades de bolsas de agua. Hay problemas porque una cata mal sellada —según dicen ahora— pudo haber producido afloramientos de lodos hace unos escasos días. Tendremos que asegurar que esto no va medio parado, sino que va al ritmo de los objetivos previstos. Tendremos en el futuro que desarrollar estas y estas otras actuaciones. Es decir, tienen que aclarárnoslo, porque —finalizo— nuestra gran preocupación y la de los gijonenses es no solo por el hecho de no saber lo que está ocurriendo, sino también porque creemos que eso va de forma muy lenta y que desde luego no se está diciendo la verdad o toda la verdad sobre lo que allí está ocurriendo.

La señora **VICEPRESIDENTA:** (Puig Gasol): Tiene la palabra la señora Sánchez García.

La señora **SÁNCHEZ GARCÍA:** Señor Monfort, yo pido disculpas porque no he podido escuchar toda su contestación sobre la primera pregunta que le he hecho relativa al tema del convenio sobre el soterramiento del ferrocarril a su paso por Palencia, pero he podido escuchar lo último que ha dicho y esperemos que en la réplica aclare un poco más ese asunto. La pregunta sobre el soterramiento surge porque, como en tantas otras ciudades, el ferrocarril atraviesa la ciudad de Palencia en una longitud de cuatro o cinco kilómetros y, por tanto, el desarrollo urbanístico ha ido creciendo a ambos lados de las vías y segrega en dos la ciudad de Palencia, con una comunicación difícil de los barrios de esa otra zona con el centro. Para ponernos un poco en situación le tengo que hablar de los antecedentes que para paliar esta situación se están llevando a efecto desde el año 1990; ya ha llovido y ha escampado. En ese año Renfe y el Ayuntamiento firmaron un convenio para la integración del ferrocarril, pero dicho estudio planteaba dos alternativas. Por un lado, el soterramiento y, por otro, la variante por el este. Ambas propuestas fueron rechazadas, según me consta, por dificultades técnicas y económicas. Con posterioridad a esto, en el año 1994, el señor Borrell, por entonces ministro de Fomento, vino a Palencia para presentar una propuesta a la sociedad palentina, una propuesta extraordinaria, muy bonita, muy rocambolesca —con una solución que de verdad tiene que calificarse de rocambolesca—, que era un viaducto, para solucionar el problema del ferrocarril a su paso por Palencia presentaba la solución de un viaducto. El despliegue de información fue impresionante, pero después de hacerse la foto nunca más se supo de este proyecto. Pues bien, ha tenido que transcurrir tiempo y ha tenido que ser el anterior Gobierno del Partido Popular el que retomando el tema y plasmándolo en dotación presupuestaria, adjudicó el estudio informativo en el año 2000 por un importe de 130 millones de las antiguas pesetas. No obstante, en vista de los problemas que surgieron con anterioridad cada vez que se trató de poner sobre la mesa una solución a este tema, el ministerio dejó claro que la forma de integración sería la que los palentinos decidieran junto con su ayuntamiento y no la que impusiera el ministerio. Pues bien, usted sabe que tras meses de indecisión municipal y reuniones con los vecinos, con los agentes sociales y los grupos políticos, se tomó una decisión, y esta decisión era que lo mejor para Palencia tenía que ser el soterramiento. Dicho esto, al día de hoy —por eso pregunto— no sabemos qué problemas existen. Usted ha aducido ahora uno, que supongo que ya existía entonces en el año 1990, pero digo que no sabemos porque además, de los 300.000 euros presupuestados para firmar este convenio —y recalco lo del presupuesto, porque en los presupuestos del año 2004 del Partido Popular para la red arterial ferroviaria de Palencia había

300.000 euros— en este primer presupuesto del Gobierno socialista se ha restado el 50 por ciento, es decir, se nos han quedado en 150.000. Señor Monfort, los palentinos, como he dicho, quieren el soterramiento. La línea Valladolid-Palencia, según respuesta parlamentaria, que usted ha confirmado otra vez aquí, estará finalizada en el año 2008, aunque yo tengo unas dudas que espero usted despeje. Usted habla de una fecha, 2008, pues cuénteme usted si va a llegar antes el tren y la línea que la estación, porque nos estamos encontrando en una fecha como el 2005 y no tenemos convenio y no sabemos qué va a pasar con Palencia. En las respuestas que yo tengo a preguntas escritas —esto es lo que me sorprende y por eso se lo apunto hoy aquí—, concretamente en la última, cuya contestación ha sido el 10 de enero del 2005, ustedes hablan solamente de problemas financieros, pero no apuntan u omiten los problemas hidráulicos que usted ha puesto hoy aquí de manifiesto. El 10 de enero ese problema tenía que estar, pero ustedes no lo dicen, simplemente especifican que en el caso de Palencia hay que concretar el alcance y la forma de financiación. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** En las preguntas que he hecho siempre hablan ustedes de financiación, pero no de este problema, por tanto, le voy a formular varias preguntas.

Señor Monfort, ¿por qué al día de hoy no hay convenio? ¿Vamos a tener o no vamos a tener ese soterramiento? Según datos del Partido Socialista de Palencia, que además han salido publicado en prensa, se va a buscar la financiación mediante la creación de una sociedad mixta este mismo año al margen de los presupuestos. ¿Es eso cierto? Porque esto lo dice un diputado palentino que supongo que estará en conocimiento de los hechos. Yo, lamentándolo mucho, tengo que decirle que además de la confusión, la perplejidad y el enfado que tenemos los palentinos me da la impresión de que nos encontramos ante una nueva tomadura de pelo como fue la del año 1994 con ministro incluido. Ahora, si me lo permite el señor presidente, paso a la segunda pregunta que hemos hecho y que trata del tema de los trazados de la línea de alta velocidad a su paso por Palencia.

Comienzo diciendo que la Comunidad de Castilla y León, mi comunidad, antes del año 1996 fue la gran olvidada en infraestructuras por el Gobierno del Partido Socialista. Para paliar en parte ese déficit, el plan viario elaborado por el anterior Gobierno del Partido Popular marcó el objetivo de incorporar las nueve capitales de provincia a la línea de alta velocidad ferroviaria. Ustedes han presentado recientemente su plan, el PEIT cuya vigencia amplían a 10 años más que el anterior, es decir, llegan ustedes hasta el año 2020, pero este programa no tiene priorización, no tiene programación, no tiene financiación territorializada y por tanto en estos momentos no sabemos qué va a pasar con los proyectos ya programados y recogidos en el anterior plan. Por cierto, el Gobierno socialista, su Gobierno, ha cambiado en cuanto a mi comunidad autónoma la denomina-

ción de alta velocidad por tren de altas prestaciones. Señor secretario general, yo le pido, y espero de su amabilidad que me explique en qué consisten esas altas prestaciones para que todos los palentinos sepan que no hay alta velocidad pero sí altas prestaciones. Lo que sí que tenemos claro al día de hoy es que Castilla y León, y concretamente Palencia, no va a tener tren de alta velocidad. Por ello mi pregunta va en relación con la incertidumbre y el desconcierto que tenemos y que no concuerda con lo que dice el Partido Socialista en Palencia, donde vuelve erre que erre a machacar con que el Gobierno priorizará el desarrollo de las líneas del tren de alta velocidad en Palencia. Pues parece que no, que largo nos lo fían en años. La prioridad debe de ser para otras comunidades autónomas pero no para la mía, y esto, desgraciadamente, se va a confirmar a lo largo del tiempo. Señor secretario, lo que en Palencia preocupa y mucho es que usted me diga hoy cómo están estos tramos ferroviarios. Ha dicho que muchos de ellos están en la vía que, como todos sabemos, dejó en marcha el Gobierno del Partido Popular. Ha hablado usted de Palencia-Alar del Rey, Alar del Rey-Santander, Venta de Baños-Palencia-León..., pero yo vuelvo a remitirme a lo que usted acaba de decir y a lo que fue una respuesta a una pregunta escrita. Usted solamente da una fecha —Valladolid-Palencia: 2008—, para el resto podemos ir al año 2020. Sé que quizá usted no pueda contestar ahora, y volveremos a preguntarle por la situación de ese trazado, pero nos gustaría conocer la ubicación de la o las estaciones con parada de ese tren a su paso por Palencia y provincia. Digo esto porque en vista de que tenemos problemas para saber dónde se va a instalar la estación de Palencia querríamos saber cómo van a estar el resto.

Señor Monfort, finalizo diciéndole que el anterior plan viario garantizaba que todas las provincias de Castilla y León, como he dicho, estarían integradas en el tren de alta velocidad en el año 2010. Yo lamento decirle esto pero su plan nos lo niega. Nos lo niega y créame que lo siento. Mi comunidad autónoma, Castilla y León, desgraciadamente, vuelve a ser relegada por un Gobierno socialista al que usted representa, y lo lamento de verdad.

El señor **PRESIDENTE**: Corresponde ahora el turno de palabra al Grupo Parlamentario Socialista. En primer lugar, tiene la palabra su portavoz la señora García-Hierro.

La señora **GARCÍA-HIERRO CARABALLO**: Gracias, señor Monfort, por su comparecencia.

No deja de sorprenderme —permítanme que comience así mi intervención— que asuntos importantes sí pero no tal y como se han expuesto de alta preocupación y gravedad (luego me referiré a los lamentables accidentes ferroviarios en Guadarrama y en Linarejos) sean motivo de tantos calificativos porque si una ha aprendido algo de la política es a intentar utilizar el

sentido común. Dicho esto, voy a comenzar recordando que aquí, cuando se habla de planes, podríamos hablar de los planes virtuales. Pongo el ejemplo del Plan de Infraestructuras del transporte que aprobó el Gobierno anterior. Debió ser en una reunión amistosa porque jamás se aprobó en Consejo de Ministros, y nunca fue un acuerdo que vinculara a ese Gobierno; cualquiera puede acceder a la página web y allí verá que era virtual. Conforme surgían la demanda y la reivindicación se iban añadiendo líneas, lo que no se añadían eran cifras porque las cifras se ponen en los Presupuestos Generales del Estado. El Gobierno socialista se ha encontrado de nuevo con que salvo la alta velocidad a Valladolid, compromiso firme del señor Aznar de que estaría en el año 2000 y estamos en 2005, esa tan pregonada eficacia y capacidad de gestión brilla por su ausencia. Como contrapunto, nosotros hemos gobernado y se ha hecho alusión a ello aquí, y nos sentimos muy satisfechos y muy orgullosos. Además, creemos que el nuevo Gobierno socialista lo va a repetir igual de bien. Comenzamos el AVE Madrid-Sevilla y en ocho años estaba en funcionamiento; había algunos alarmistas que entonces consideraban que era un despilfarro, que era un desastre, y no tenían en cuenta lo que suponía de cohesionador, de vertebrador y de desarrollo económico para el territorio español. A nosotros nos avala esa experiencia, no la de ir poniendo piedrecitas e ir cortando cintas y después pasar del asunto.

Ahí está entre nuestras preocupaciones Extremadura. El día 15 de junio, cuando la ministra de Fomento compareció ante la Comisión, dejó claro que una de las principales preocupaciones de su ministerio, un ministerio inversor, un ministerio planificador, un ministerio vertebrador, sería la de dar a comunidades como la comunidad extremeña, un empuje. Nosotros nunca nos hemos olvidado de Extremadura, todo lo contrario, por ello tengo que hacer referencia a que ese compromiso que consta en el «Diario de Sesiones» fue ratificado por el presidente del Gobierno en una visita que mantuvo con el presidente de la Junta de Extremadura el 1 de agosto de 2004. Nos faltó tiempo desde que tomamos posesión para reafirmar nuestras prioridades y nuestros compromisos con Extremadura y también con nuestros vecinos portugueses. Mientras ustedes hablan de promesas y de olvidos, nos encontramos —corríjame si me equivoco— con que el supuesto proyecto de un trazado que se envió en diciembre de 2003 tenía algunas dificultades y por tanto el Ministerio de Medio Ambiente tuvo que devolverlo para que el estudio informativo se rehiciera. No quiero hablar de las declaraciones de impacto ambiental que como en el caso de Palencia están desde el año 2000. Yo creo que desde el año 2000 al año 2004, con las limitaciones externas que ha habido en el Ministerio de Medio Ambiente, ha habido tiempo suficiente para realizar los estudios informativos y las declaraciones de impacto ambiental correspondientes, porque nosotros sí queremos cumplir, por eso lo incluimos cuando se aprueba el PEIT el

23 de diciembre por el Consejo de Gobierno, por eso está en los planes sectoriales de los que usted tendrá ocasión de hablarnos, por eso está en los Presupuestos Generales del Estado. Es decir, los compromisos no se adquieren en la prensa o en una página web, de donde uno se puede borrar fácilmente, se adquieren concretándose día a día. Extremadura está muy tranquila, tiene la tranquilidad de saberse gobernada tanto a nivel autonómico como a nivel central, después de ocho años de Gobierno del Partido Popular en los que no se acordaron de ella como de tantos otros lugares. Extremadura está muy tranquila, porque sabe que estos son compromisos serios.

No voy a entrar en criterios técnicos, pero aquí se ha dicho que se quiere una alta velocidad de primera categoría. Claro que sí, y es lo que se va a hacer. Que compartamos, como la mayoría de los europeos, un sistema mixto que permita compatibilizar eficacia, calidad en el servicio y rentabilidad económica es muy importante. Quiero que me responda, señor secretario general, a la pregunta que le hago sobre los kilómetros y los minutos diferencia que hay entre optar por un modelo exclusivamente de viajeros o un modelo mixto como el que aquí se ha expuesto. A veces tenemos dificultades para entender estos calificativos, porque no nos parece que vivamos en un mundo virtual. Vivimos en un mundo real y, como tenemos el «Diario de Sesiones», los que hemos estado aquí durante los últimos ocho años hemos podido constatar lo que estoy diciendo.

Otro de los anuncios proclamados y que los valencianos y los madrileños reclaman permanentemente es el AVE a Valencia, claro, con iniciativa privada, cero pesetas.

El señor **PRESIDENTE**: Señora García-Hierro, le ruego que vaya terminando.

La señora **GARCÍA-HIERRO CARABALLO**: Han sido cinco intervenciones, señor presidente. Le ruego un minuto.

El señor **PRESIDENTE**: El presidente tiene benevolencia, pero traten de ajustarse al tiempo. Le ruego que vaya terminando.

La señora **GARCÍA-HIERRO CARABALLO**: Sí, señor presidente, pero tengo que contestar a cinco portavoces, le ruego un minuto solamente.

Se han hecho referencias también a Palencia, al soterramiento. Un plan iniciado en 1990 y en 1995 se paraliza precisamente porque cuando ustedes llegan al Gobierno piden una comisión informativa para que elabore un estudio sobre cómo se tienen que soterrar todos los ferrocarriles que atraviesan las ciudades y los pueblos de España, pero en ese estudio que he estado siguiendo, los compromisos en dinero y los convenios son mínimos. Es verdad que a ustedes hay que recono-

cerles una gran capacidad a la hora de utilizar las nuevas tecnologías, es verdad que hasta llegan a creerse lo que ponen sobre el papel, pero no traen a aprobación ni al Consejo de Ministros ni a las Cortes.

Por último, los madrileños no estamos preocupados en absoluto por el accidente ocurrido en Guadarrama. Lo lamentamos, pero —como usted ha dicho— fue un accidente menor y no se le puede dar la dimensión que se le ha dado, sobre todo cuando un año antes, en el túnel de Guadarrama, debido a unos desprendimientos que ya habían sido anunciados por los técnicos, hubo heridos graves y muertos. Los madrileños estamos preocupados porque se diseñaron unos túneles tanto para la alta velocidad como para la autopista A-6 que no respetaban la legislación ambiental y que no nos daban garantías suficientes de seguridad. Esperemos que esa alarma que teníamos sea corregida y no tengamos que preocupar a la población madrileña.

El señor **PRESIDENTE**: Señora García-Hierro, tiene que terminar ya.

La señora **GARCÍA-HIERRO CARABALLO**: En todo caso, y con esto finalizo, en cualquier accidente son los jueces los que tienen que delimitar las responsabilidades. En este caso, la Administración tiene que poner a su disposición el informe y el dictamen, pero la responsabilidad de quien haya sido el culpable, tanto si ha sido un error humano como si no, la dirimen los jueces. Eso es así. Por eso estamos en un Estado de derecho.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Carcedo, tiene la palabra.

La señora **CARCEDO ROCES**: En primer lugar, quiero agradecer la exposición de secretario general y hacer extensivo este agradecimiento al conjunto del Ministerio de Fomento por haber incorporado en el Plan de Infraestructuras y Transportes (PEIT) la consideración del área central de Asturias como un área metropolitana y por lo que implícitamente está recogido en este plan, que llegará próximamente a este Congreso de los Diputados, que define la intermodalidad entre los distintos medios de transporte. Lo que Asturias necesita, por muy cacofónico y muy publicitario que suene no es un metrotren, Asturias necesita un medio de transporte intermodal en el área central y también en su conexión con las alas de la región, para que estas continúen su integración con el área central. El área central de Asturias concentra el 80 por ciento de la población y está definida por el Principado de Asturias, que es el competente en materia de ordenación del territorio, como una auténtica ciudad polinucleada. Los medios de transporte deben consolidar y articular esta área central, pero lamentablemente la política ferroviaria del anterior Gobierno y en especial del anterior ministro no respondía a estas necesidades de Asturias. Nosotros consideramos que Asturias no necesita un

metrotren, necesita una concepción intermodal de las dos vías de transporte, Renfe y FEVE, y de las comunicaciones por carretera. Eso es lo que necesita Asturias y eso es lo que desde allí agradecemos profundamente al Ministerio de Fomento. Efectivamente, el portavoz del Grupo Popular lleva razón, el nombre de metrotren caló en la sociedad asturiana porque hicieron unos enormes esfuerzos inversores en publicidad, llenaron medios de comunicación y folletines y se lo metieron por los ojos a todo el mundo. Efectivamente, el título que llevaba el billete era metrotren, pero no pasó a ser una realidad constatable en el Principado de Asturias. En materia inversora, en Renfe y en FEVE se mantuvo el ritmo anterior y precisamente en este ejercicio presupuestario ese esfuerzo inversor se ha incrementado. Por tanto, más allá de este paradigma cacofónico, no sé a qué nos estamos refiriendo.

El otro asunto que también nos interesa poner de manifiesto en sede parlamentaria es la utilización política del metrotren como elemento de confrontación con el Gobierno del Principado de Asturias. Este es un elemento que ha sido utilizado sistemáticamente como oposición política al Gobierno de Asturias, oposición que tuvo su punto álgido y estrambótico con la pretensión de declarar ilegal un convenio de soterramiento de las vías en Langreo firmado por la Administración General del Estado, por mano del anterior ministro de Economía, compañero de gabinete del anterior ministro de Fomento. Afortunadamente, en un alarde de responsabilidad suya, en una pregunta parlamentaria al señor ministro de Fomento, se desmontó este tema, al declarar el señor ministro de Fomento que esa obra debía hacerse por convenio entre la Administración General del Estado, los ayuntamientos y las comunidades autónomas, que era lo que estaba vigente en ese momento. Por tanto, pongamos las cosas en su sitio y agradezcamos al Ministerio de Fomento que haga realidad esa nueva política ferroviaria, que está recogida en la directiva europea, de la que el anterior ministro de Fomento hacía alarde, pero que no llevaba a la práctica, y que sea de gran utilidad para Asturias.

Para finalizar me referiré brevemente, señor presidente, porque veo que me estoy excediendo en el tiempo, al asunto de Gijón. Estarían encantados de continuar con el alarmismo, pero lamento defraudarles. No sé si ustedes reniegan del nuevo trazado, pero lo que se pretende con él —y en sede parlamentaria las cosas quedan claras— es eliminar el paso por manzanas de viviendas, reduciéndolas a la mitad, en este momento son solamente cuatro. Además, se van a eliminar puntos de interferencia en el tráfico en Gijón y se va a disminuir la interferencia en la actividad comercial. Por tanto, si elimina riesgos, si disminuye riesgos, no sé a qué viene el alarmismo.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, tiene la palabra el señor Quirós.

El señor **QUIRÓS PULGAR**: Señor Monfort, secretario general de Infraestructuras, durante el Gobierno del Partido del Popular se nos vendió a la provincia de Jaén un tren virtual, pero por lo que he podido ver hoy aquí parece ser que ha sido en la inmensa mayoría de las provincias de este país, lo que denota que el Plan de infraestructuras del Gobierno del Partido Popular era una auténtica carta a los Reyes Magos. Esta línea virtual a la que me estoy refiriendo es la línea de alta velocidad Madrid-Alcázar de San Juan-Jaén, vendida a bombo y platillo por el Partido Popular en nuestra provincia dentro de su programa de alta velocidad del Plan de infraestructuras 2000-2007. La verdad es que de esta maravillosa obra prometida por el Partido Popular solo fueron capaces de poner la primera traviesa en el tramo Linares-Vadollano, pero era una traviesa también virtual porque no había obra, un claro ejemplo de la política... **(El señor Ayala Sánchez: Ese asunto no es de comparecencia.)**

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Ayala, hay una pregunta que es: Situación en que se encuentra y desarrollo previsto de la actuación línea de alta velocidad Jaén-Madrid, que es a la que se está refiriendo el señor diputado.

Puede continuar, señor Quirós.

El señor **QUIRÓS PULGAR**: Un claro ejemplo de la política que más le gustaba al Partido Popular: hacerse el mayor número posible de fotos con la colocación de primeras piedras y traviesas. Tendrán lleno el álbum de fotos de este tipo, porque de obras finalizadas tendrán poquitas, muchas de ellas hasta puestas en cuarentena y además que no son un modelo a seguir como el AVE a Lleida.

En la colocación simbólica de la primera traviesa de alta velocidad Jaén-Madrid, en su tramo Linares-Vadollano, puesta el 22 de julio de 2002 contamos nada más y nada menos que con dos ministros del Partido Popular: el ministro de Fomento, Álvarez-Cascos, y el ministro de Hacienda, Cristóbal Montoro. Con su presencia parecía derivarse que era una obra prioritaria para el Partido Popular pues, por un lado, teníamos al responsable de la tramitación administrativa y, por otro, al de la inversión, a través de los Presupuestos Generales del Estado. Hasta tal punto que muchos se dejaron llevar por la ilusión de colocar la primera traviesa y tener un ministro de Jaén, que bautizaron este tren como el *Montorito* (**Risas.**), un reconocimiento de su vinculación con esta provincia de la que era cabeza de lista del Partido Popular. El tiempo nos ha dado la razón a los socialistas cuando decíamos que nos estaban vendiendo un tren virtual, ya que en cuatro años solo fueron capaces de poner una traviesa simbólica. Faltaron las partidas presupuestarias para acometer esos ocho kilómetros de obra y para impulsar el resto de tramos de esta línea de alta velocidad, los estudios informativos de la mayoría de los tramos no finalizaron

y el ministro Montoro se mojó poco con su provincia, tan poco que solo nos dejó una travesía de recuerdo.

Otro de los aspectos que denotaba la poca prioridad de esta actuación es el número de tramos y subtramos en que se dividió la realización de esta actuación para multiplicar por ocho toda la tramitación administrativa y parece que estaban actuando en vez de en kilómetros de línea férrea, en kilómetros de papeles y en la foto histórica de dos ministros del Partido Popular poniendo la primera y la última travesía de su Gobierno en esta línea. En definitiva, el Partido Popular batió todos los récords en la tramitación administrativa y en poner una sola travesía inconexa en la obra de un tramo de ocho kilómetros de los más de 300 que tiene esta línea de alta velocidad. Un ejemplo más de incumplimiento de su Plan de infraestructuras. Ha tenido que ser de nuevo un Gobierno socialista el que impulse las infraestructuras en la provincia de Jaén, licitando las obras necesarias para la realización de este primer tramo que ya prometió el Partido Popular en el 2002, pero nos restan entre tramo y subtramo otros seis, por lo que me gustaría conocer en qué situación administrativa se encuentra y cuál va a ser su desarrollo para que esta provincia recupere los años perdidos con los gobiernos del Partido Popular en materia ferroviaria. **(El señor Ayala Sánchez pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Para una cuestión de orden, señor presidente.

En primer lugar, evidentemente, mi manifestación sobre la intervención del señor Quirós no tenía la justificación que le he dicho, porque efectivamente está en una pregunta, pero, señor presidente, estamos en una sesión de comparecencias y de preguntas y es inadmisibles que los grupos contesten políticamente a otros intervinientes ya que para eso están las proposiciones no de ley y aquí estamos viendo permanentemente que incluso en las preguntas, en concreto las que han realizado la señora Sánchez García y el señor Fernández Rozada, resulta que se están contestando políticamente cuando aquí lo que queremos oír es la respuesta del Gobierno, las contestaciones del Gobierno ante las comparecencias y desde luego en ningún caso un debate sobre temas políticos porque para eso están las proposiciones no de ley, sobre todo, cuando además se utilizan calificativos despreciativos hacia algún miembro del anterior Gobierno que me parece, aparte de mal gusto, una práctica que deberíamos erradicar. Le ruego, señor presidente, que se haga lo necesario para que se conduzcan las comparecencias y las preguntas en las condiciones normales, que es diálogo entre compareciente y peticionario, y lo demás es posición con respecto a los datos, pero no contestación política. **(El señor De la Encina Ortega pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Intervengo muy brevemente. Sorprende la intervención del señor Ayala...

El señor **PRESIDENTE**: No entre en debate con el señor Ayala. Plantee, si quiere S.S., una cuestión de orden, porque la intervención del señor Ayala ha sido interpelación al presidente, que le va a contestar.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Es por una cuestión de orden. Simplemente quiero decir que aparece en el punto quinto del orden del día la intervención del último de los portavoces del Grupo Socialista, señor Quirós. Sorprende las manifestaciones fuera de lugar y de tono que está haciendo el señor Ayala. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, la Presidencia recoge su intervención pero manifiesta que no ha sido el comportamiento usual que hemos mantenido todos en esta Comisión. En el turno de intervención de los grupos parlamentarios sus portavoces han manifestado con libertad su posición política sobre el asunto en debate. Sirva de referencia una breve cuestión, y no quiero entrar en debate con usted. En la anterior sesión de la Comisión, aprovechando la estación de Villafranca del Penedés, se habló del hundimiento de El Carmel y no intervino este presidente para llamar al diputado a la cuestión. Puede haber una interpretación que es llamar al diputado a la cuestión, pero entonces tendríamos que asumirlo todos en todos los casos y en todas las situaciones o, por otro lado, mantener el criterio, que es el que cree la Presidencia que debe mantener, que es respetar la libertad de intervención del grupo parlamentario siempre que se centre en los asuntos de debate.

Tiene la palabra el señor Monfort para contestar a las cuestiones que han sido suscitadas por sus señorías.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Monfort Bernat): Voy a tratar de contestar en el mismo orden en que han intervenido SS.SS. y procuraré hacerlo con brevedad, a pesar de que el conjunto de elementos que han surgido son muy numerosos y, posteriormente, los presidentes de las empresas ferroviarias dependientes del ministerio complementarán mi intervención.

En primer lugar, al señor Rodríguez, del Bloque Nacionalista Galego, aunque en este momento no está en la sala, debo decirle que la referencia a la investigación judicial que está en marcha quiere expresar por nuestra parte una cautela y una reserva, pues naturalmente nosotros hemos hecho nuestras investigaciones y hemos aludido a ellos, pero naturalmente debemos ser absolutamente cautos por lo que las autoridades judiciales puedan resolver en el futuro. Ha hecho un conjunto de referencias a los servicios ferroviarios en Galicia a los que posteriormente el presidente de Renfe Operadora podrá contestar con mayor precisión. Yo solo debo decirle que nosotros estamos apostando por

el ferrocarril convencional y eso significa que tenemos toda la voluntad política de que en Galicia los servicios mejoren antes de que las nuevas infraestructuras de la alta velocidad puedan ser puestas en servicio.

A don Amador Álvarez quisiera decirle, y aprovecho también para hacer una mención a lo que nos ha dicho la señora Sánchez García, que yo no voy a entrar en los juicios de valor a los que ustedes hacen referencia constantemente. Han dicho: Extremadura gran olvidada, inquietud, señuelo, paralización; luego he anotado de la señora Sánchez García: perplejidad, tomadura de pelo, comunidad relegada también. Yo no voy a entrar en ese tipo de debates, manifiesto claramente mi total desacuerdo con todas esas expresiones y procuraré como siempre emplear pocos adjetivos y tratar de remitirme a la información.

Yo le he descrito en el caso de Extremadura cómo está la situación administrativa de los proyectos. Como ustedes saben, tenemos unos procedimientos y, naturalmente, la Administración tiene que ser absolutamente respetuosa y consecuente con estos procedimientos, cualquiera que sea el desarrollo que tenga. A todos seguramente nos gustaría que las cosas fuesen más rápidas, pero también mencionamos constantemente que el desarrollo de las grandes infraestructuras necesariamente tiene que cubrir unos plazos. A veces es bueno que se cubran esos plazos por cuanto todo el debate territorial y político, institucional, y con todos los entes representativos de un territorio, tiene que darse durante el estudio informativo, con la voluntad de que las conclusiones que salgan de esos estudios informativos nos permitan luego desarrollar los trabajos con toda rapidez. Los expedientes están en el Ministerio de Medio Ambiente, como ustedes saben, y, naturalmente, nosotros tenemos todo el deseo de que esos expedientes cuenten cuanto antes con su declaración de impacto ambiental y procuramos con nuestros compañeros de Medio Ambiente coordinar las actuaciones para que así sea. En todo caso, a fecha de hoy, no disponemos de las declaraciones de impacto ambiental, y desde luego, nosotros no somos partidarios de cualquier organización administrativa, de cualquier otro criterio administrativo en el desarrollo de los proyectos. Por eso hemos huido de esas prisas derivadas de los concursos de proyecto y obra y también de esos proyectos básicos que en algún momento se plantearon por el Gobierno anterior, realizados sin disponer de la declaración de impacto ambiental y probablemente con la mirada puesta en esos concursos de proyecto y obra, que desde siempre hemos visto que generan menos seguridad desde el punto de vista administrativo y, desde luego, no mejoran en absoluto los plazos, ya que se producen más retrasos que con el sistema habitual.

Usted me dice que no entiende bien lo que son las altas prestaciones, que no entiende bien el proyecto de alta velocidad para Extremadura. Literalmente ha dicho que quieren una alta velocidad de primera y no otra. Tengo que negarle que la denominación altas prestacio-

nes y, sobre todo, la línea de alta velocidad para tráfico mixto para Extremadura pueda ser diferente de una alta velocidad de primera —supongo que usted quiere decir de primera división o de primera calidad—, y el primer dato que le debo dar, ... **(el señor Álvarez Álvarez: 350.)** Si me permite S.S., continué con mi exposición. El primer dato que le debo dar es que una línea concebida para tráfico mixto es más cara en cuanto a su inversión que una línea de tráfico exclusivo para viajeros. Por lo tanto, sería absurdo que nosotros invirtiéramos más dinero en la realización de esa línea para disminuir sus prestaciones. Como seguramente usted sabe, las velocidades que se pueden alcanzar dependen principalmente de los radios de curvatura en planta, y la diferencia principal que hay entre una línea mixta y una línea exclusiva para tráfico de viajeros está fundamentalmente en las pendientes, no está en los radios. Por tanto, una línea de tráfico mixto permite circulaciones tan elevadas como se quieran. Es habitual, por razones de explotación y por razones de mantenimiento, que en las líneas de tráfico mixto la velocidad se limite a 250 kilómetros por hora, pero nada obsta para que esas se puedan alcanzar velocidades máximas superiores puesto que las condiciones de trazado así lo van a permitir. De paso déjeme decirle que en la cumbre de Figueira da Foz se habló de un tiempo del orden de 3 horas para Madrid-Lisboa y no de 2 horas 45 minutos como usted ha mencionado, y, en absoluto, en esos acuerdos estaban los tiempos interiores en los tramos españoles. El cambio de una línea de tráfico exclusivo a una línea de tráfico mixto en los tiempos de viaje —que al final es lo que nos preocupa—: entre Madrid y Cáceres estamos hablando de que en lugar de 1 hora 25 minutos, tendríamos un tiempo de viaje de 1 hora 35 minutos; entre Madrid y Badajoz, de que en lugar de 2 horas, tendríamos 2 horas y 12 minutos. Por lo tanto, estamos hablando de 12 minutos de diferencia respecto de los mejores tiempos que podemos prever en una línea de tráfico exclusivo. Esos 12 minutos, por lo tanto, aportaría de más el tramo español al conjunto de la línea Madrid-Lisboa. Por supuesto, nos falta hablar con los vecinos portugueses a pesar de las declaraciones de quien era ministro, que supongo que lo seguirá siendo en funciones; tendremos que hablar con el nuevo Gobierno para ver si estamos de acuerdo en que toda la línea sea de tráfico mixto, pero si Portugal quiere hacer su línea de tráfico exclusivamente para viajeros hasta la frontera, lo hará así y nosotros continuaremos en alta velocidad hasta Madrid. Por tanto, el tiempo de viaje Madrid-Lisboa estará en torno a 3 horas, como quedó previsto en la cumbre de Figueira da Foz y que luego fue refrendado por los ministros en la última cumbre que se celebró en Santiago de Compostela en el mes de octubre si no recuerdo mal.

Trataría de convencerles a todas a SS.SS. de que no debiéramos en el debate político hablar tanto de velocidades máximas, sino de tiempos de viaje porque, al final, lo que importa desde el punto de vista del cliente,

del viajero y desde el punto de vista de quien tiene que operar en las líneas es que el tiempo de viaje que se ofrece a los viajeros sea competitivo y, por lo tanto, la línea se explote en condiciones comerciales adecuadas. En este sentido la comparación de la línea Madrid-Badajoz y la línea Madrid-Sevilla, que son dos líneas de longitudes parecidas —440 kilómetros y 470 kilómetros—, nos da los siguientes tiempos de viaje. Madrid-Sevilla, el tren más rápido actualmente, tarda 2 horas 20 minutos; en el caso del tren Madrid-Badajoz estamos hablando de un tiempo de 2 horas 12 minutos. La velocidad comercial que significan estos tiempos en el caso de Madrid-Sevilla es de 202 kilómetros por hora y en el caso de Madrid-Badajoz es de 199 kilómetros por hora, de manera que si la línea Madrid-Sevilla ha sido especialmente aceptada por los viajeros, y estaremos todos de acuerdo que hemos conseguido un éxito comercial y, por qué no, un éxito político —normalmente van juntas ambas apreciaciones—, si en la línea Madrid-Badajoz, y por tanto en Madrid-Cáceres, vamos a ofrecer un servicio del mismo nivel de calidad y el mismo nivel de prestaciones que en la de Madrid-Sevilla, me parece una presunción pensar que mientras hemos acertado en la línea Madrid-Sevilla, en la de Madrid-Badajoz no. Piensen ustedes, y seguramente me meto en una visión excesivamente técnica de los problemas, que lo principal para decidir si una línea debe ser explotada en tráfico mixto o en tráfico exclusivo para viajeros está en la ocupación de la línea. Por supuesto que también hay experiencias europeas en tráfico mixto; que yo sepa, en Alemania solamente hay una línea de tráfico exclusivo de viajeros, que es la línea Frankfurt-Colonia, todas las líneas de alta velocidad alemanas están diseñadas para tráfico mixto; también en Italia. Francia por el contrario ha elegido normalmente la vía del tráfico exclusivo para viajeros. Le decía que lo principal es la ocupación. Si nosotros podemos intercalar entre los trenes de viajeros otro tipo de servicios, no hay ningún problema en explotar la línea de esa manera. Fíjese que en el caso de la línea Madrid-Extremadura-Lisboa la previsión de servicio que tenemos es de 15 circulaciones por día y por vía, más otras cuatro o cinco de mercancías. Estamos hablando de una ocupación que permite perfectamente la compatibilidad de ambos tráficos y la realización de las tareas de mantenimiento que una línea requiere. Yo no sé por qué no les parece bien ahora la extensión de las líneas de tráfico mixto cuando en el pasado el Gobierno del Partido Popular hizo varios desarrollos de líneas en tráfico mixto, por ejemplo, la línea Barcelona-Frontera o, por ejemplo, el diseño previo de la Y griega vasca o de los accesos a Asturias. Yo creo que el debate político no debe ser tráfico exclusivo-tráfico mixto, sino la adaptación a cada caso de los niveles de infraestructuras y de servicios mejores para cada relación ferroviaria.

El señor Merino me pregunta, en primer lugar, por los túneles de Guadarrama. Quiero reiterarle que no

hubo heridos graves y como hemos dicho anteriormente, el presidente de la ADIF podrá ampliarle esta información. Ha dicho S.S. que quiere conocer cuáles fueron las causas y por qué nosotros no lo expresamos. Desde el primer instante yo he dicho cuáles fueron las causas y no hay nada que ocultar, pero probablemente podremos ampliar la información con mayor detalle. Nos pregunta usted por los plazos en una ampliación de la información que solicita. No hemos venido preparados y no podemos facilitarle esa información detallada. Sí quiero decirle que el objetivo 2007 lo ha hecho público la señora ministra y como toda obra de esta naturaleza no está exenta de riesgos, porque cualquier eventualidad en el desarrollo de una obra civil —una obra civil no es un proceso industrial— podría causar demoras. Nosotros en este momento, por todos los datos que tenemos, confiamos que 2007 sea una fecha posible para abrir la línea al tráfico. Déjeme decirle que el principal problema con el que nos encontramos es que los accesos a las ciudades, tanto a Madrid como a Valladolid, no estaban definidos. Este problema nos lo hemos encontrado en casi todas partes, en el caso de Asturias con Pajares, etcétera. En el caso de Madrid-Valladolid nos hemos encontrado con unas actuaciones en marcha, como usted ha dicho, con unos túneles de una magnitud espectacular, sin embargo, la entrada en Chamartín o la entrada en Campo Grande no estaba resuelto. Estamos trabajando en ello y seguimos con el horizonte de que en el año 2007 podremos situar el servicio de alta velocidad Madrid-Valladolid.

Respecto del accidente de Linarejos, en cuanto a las causas y la cautela necesaria a que me he referido antes contestando al señor Rodríguez, repito lo mismo. Tenemos que ser cautos cuando hay una investigación judicial en marcha y respetuosos con lo que esa investigación pueda decir. Me preocupa la alusión que ha hecho usted a las subcontratas. Nosotros, como cualquier administración moderna —si uno piensa en la organización del Ministerio en el siglo XIX los proyectos y las obras las realizaba la propia Administración y los que tenemos cierta edad recordamos las casetas de los peones camineros situadas a lo largo de toda la geografía española, pero este no es el sistema más eficaz para poder trabajar—, trabajamos con un conjunto de empresas especializadas en este país durante los procesos de construcción, mantenimiento y conservación y naturalmente que seguiremos trabajando con el concurso y la aportación de todas esas empresas. Espero haberle entendido mal en este sentido y que no nos plantee usted que tengamos que hacer todas las tareas con nuestros propios medios, porque tendríamos que alterar sustancialmente toda la organización del sector público.

El señor Fernández Rozada ha hecho referencia a Metrotren. Nos ha preguntado S.S. por qué hemos suprimido la denominación Metrotren, querrá decir que no todas las autoridades siguen hablando de metro-tren. Señor Fernández Rozada, con todo respeto y cortesía, le pediría que nos enviara usted el programa metro-

tren, porque nosotros no lo hemos encontrado, como tampoco hemos encontrado el Plan de Infraestructuras del Transporte, el famoso PIT. Por tanto, con mucho gusto, si usted nos remite un documento sobre el programa Metrotren y los compromisos derivados de ese programa, le puedo asegurar que, con independencia de que la denominación no la vamos a reconsiderar, estudiaremos con todo detalle los contenidos. Le hemos dicho, y quizá podamos ampliar la información a través de los presidentes de FEVE y Renfe Operadora, que nuestra vocación es trabajar con el consorcio de transportes de Asturias, lo ha dicho la señora Carcedo y nosotros compartimos absolutamente ese criterio, no solo en Asturias, sino en toda España, porque creemos que es la manera de trabajar con el sistema de transportes en las áreas metropolitanas. Le preocupa el cambio del trazado en el túnel que se está realizando en Gijón, también se lo ha dicho la señora Carcedo, pero yo quiero reiterarlo. Estamos haciendo ese cambio de trazado de común acuerdo con el ayuntamiento, porque entendemos que este cambio de trazado favorece tanto al desarrollo de la construcción como posteriormente después a la ubicación de una estación, que es la que cambia de situación y pensamos que ello favorece la accesibilidad de esa línea ferroviaria en Gijón.

Sí quisiera pedir a todos —y nosotros debemos ser los primeros— que tengamos la mayor cautela posible, tanto en los casos de accidentes como en el caso de los túneles. Quizá ahora haya una sensibilidad grande después del desgraciado accidente de El Carmel, pero debemos evitar alarmismos y aunque somos los primeros que aprendemos en experiencias ajenas, lo que ha ocurrido en El Carmel nos obliga a ser más cuidadosos, si cabe, de lo que ya éramos.

La señora Sánchez García se ha referido, en primer lugar, al proyecto de integración en Palencia. Yo no comparto algunas de sus afirmaciones o juicios de valor que usted ha hecho y procuraré ampliar la información que anteriormente he dado. En efecto, el ayuntamiento quiere una solución de soterramiento. Se han barajado otras soluciones, incluidas las variantes a las que usted ha hecho referencia, pero el ayuntamiento ha mostrado su voluntad de que sea una solución de soterramiento la que se desarrolle. Como criterio general quiero decirle que nosotros no desarrollaremos ninguna solución que no sea convenida con el ayuntamiento y con la comunidad autónoma. Eso no quiere decir que podamos tener nuestras preferencias de partida, pero jamás podríamos hacer una actuación —y sería ingenuo pretenderlo— que no contase con el acuerdo, con el visto bueno de las demás administraciones que además, en este caso, como he dicho anteriormente, tenemos que definir necesariamente mediante un convenio, difícilmente ayuntamiento y comunidad suscribirían un convenio con el que no estuvieran de acuerdo. El principal problema que nosotros vemos ante la solución de soterramiento —y leo textualmente— es el derivado de las inundaciones que periódicamente se producen en

Palencia por las avenidas extraordinarias del arroyo Villalobón. Este arroyo atraviesa actualmente encauzado la traza ferroviaria al sur de lo que sería la zona soterrada, pero el encauzamiento actual es insuficiente para los caudales de avenida y dado el poco desnivel de la zona es difícil de resolver mediante una modificación del cauce. La solución técnica que se propone por parte del ayuntamiento es la construcción de un embalse de regulación en el término municipal de Villalobón de Campos, pero ese embalse se sitúa en un término municipal distinto del de Palencia y el ayuntamiento de Villalobón de Campos no está de acuerdo en que ese embalse se sitúe ahí, por tanto, hay que resolver este problema. En efecto, en este período de tiempo hemos mantenido una serie de reuniones con el Ayuntamiento de Palencia para tratar de encontrar una solución que resuelva los problemas técnicos y también los problemas financieros. Usted ha hecho una pregunta muy concreta y se preguntaba por qué no hay convenio a fecha de hoy. Le diré que principalmente por todo lo que estoy diciendo, porque tenemos que aclarar si esas soluciones técnicas son o no son viables. Debo decirle que el segundo problema que existe es el financiero. No podemos hablar del problema financiero mientras no tengamos resuelto el problema técnico. Estamos hablando de soluciones que, grosso modo —y si es preciso puedo darle más detalles—, pueden oscilar entre 100 y 200 millones de euros. Básicamente el ministerio en este tipo de actuaciones está dispuesto a aportar lo que costaría la solución ferroviaria, sin los desarrollos urbanísticos que sobre esa solución se pueden dar. Eso significa aproximadamente una cifra ligeramente superior a los 100 millones de euros y el resto es el que habrá que convenir cómo lo cofinanciamos.

También se preguntaba usted si habrá o no habrá sociedad. Usted sabe que el Gobierno anterior desarrolló sociedades en un conjunto numeroso de ciudades por toda la Península. Naturalmente nosotros estamos participando en esas sociedades y estamos decididos a crear otras sociedades, que habitualmente se crean con un 50 por ciento de participación del ministerio, a través de las empresas del ministerio, de la comunidad autónoma y del ayuntamiento, que ponen respectivamente el 25 por ciento restante, por tanto, 50, 25, 25. El objeto de esas sociedades es poner en valor el suelo que se libera y, por tanto, aportarlo a la financiación del conjunto. No le puedo contestar a su pregunta porque en este momento no estamos en condiciones de decidir cuál es el camino para financiar, cuando todavía la solución técnica no está decidida. Espero que podamos ponernos de acuerdo en un tiempo no demasiado largo. Mientras tanto la cifra que hay en los Presupuestos Generales del Estado es una cifra que puede relacionarse con las actividades que podamos tener este año. Lo que sería impensable es que este año podamos ejecutar obras en el soterramiento o en la solución de integración urbana de Palencia porque no tenemos esa solución. De manera que no porque hubié-

ramos puesto más recursos en el presupuesto hubiéramos podido gastar más dinero.

Finalmente, usted se ha preocupado por el objetivo 2008. Le diré que si Palencia no tiene su soterramiento en 2008 —que no creo que sea posible tenerlo a la fecha que estamos y sin tener todavía una solución técnica aprobada— siempre tendremos soluciones provisionales para que en efecto la alta velocidad pueda llegar a Palencia e incluso a León.

Usted preguntaba por el conjunto de líneas de alta velocidad que afectan a Castilla y yo creo que le he dado antes el detalle, pero si fuera necesario podríamos darle todavía alguna información adicional. En el PEIT está todo el esquema general. Usted se pregunta cómo es que el PEIT no tiene una programación y una mayor concreción. Si usted se lee el contenido del PEIT —en su propio título dice que es un plan estratégico— verá que hay un conjunto de planes que desarrollan el PEIT, tanto desde el punto de vista sectorial como desde el punto de vista temporal. Este es el esquema de planificación habitual. Nosotros hemos hecho, en primer lugar, una definición de lo que creemos que tiene que ser el sistema de transportes y lo hemos hecho con una definición de largo plazo porque no podría ser de otra manera. No es posible hablar de infraestructuras en plazos cortos para diseñar el sistema de transportes, puesto que las infraestructuras —como venimos repitiendo— tienen un nivel y requieren un tiempo de maduración bastante grande. No tendría sentido que nosotros hiciéramos un plan de infraestructuras corto porque no podríamos cumplirlo. De manera que no debe usted preocuparse por la programación; a medida que desarrollemos los planes sectoriales iremos disponiendo de esa programación.

Por otra parte, estamos hablando de una gestión absolutamente interactiva. Porque no tuviéramos el PEIT en el año 2004 no quiere decir que no hayamos hecho una programación de inversiones en el año 2005, naturalmente está contenida en los Presupuestos Generales del Estado. Por lo tanto, el PEIT es un instrumento que nos permitirá naturalmente hacer esos desarrollos de la planificación e ir sistematizando toda nuestra actuación en política de infraestructuras en los próximos años. Obviamente no ha habido ninguna paralización derivada del PEIT. Me preguntaba usted también por fechas. Yo no voy a dar ninguna fecha. Hasta el momento, que yo sepa, solamente el Gobierno ha dado fechas en el Consejo de León, al que antes he hecho referencia, y la ministra ha anunciado los compromisos objetivos —me atrevería a decir— para el año 2007. Pero tampoco me diga usted que porque no hemos dicho que no van a estar en 2007 estamos diciendo que va a estar en 2020. Si tuviéramos que esperar a 2020 para ver realizado todo el PEIT estaríamos durante 15 años sin estar trabajando, lo cual en efecto no sería bueno para nadie. Por tanto, no quiera usted confundirnos y no se confunda usted cuando lo que no está en 2007 lo quiere situar en 2020.

A la señora García-Hierro le agradezco enormemente la demanda de sentido común, sería muy útil para todos nosotros, porque estamos manejando unas infraestructuras que son a largo plazo y, por tanto, son de vaivén. De manera que muchas de las cosas que nos decimos, seguramente, si estuviéramos en la posición contraria, no las diríamos con la misma claridad. Estoy completamente de acuerdo, como no podía ser menos, en su valoración del PIT y ya lo he mencionado también antes de paso.

En relación con Extremadura he comentado algunas de las cosas que usted nos solicitaba en relación con los tiempos de viaje y los recorridos. Aprovecho para recordar también —usted ha hecho mención a la visita del presidente del Gobierno, si no recuerdo mal ha dicho que fue a primeros de agosto— que, como consecuencia de esa visita del presidente del Gobierno, en el otoño se firmó un convenio entre la Junta de Extremadura, el ministerio y Renfe en aquel momento; convenio que básicamente hereda ahora el ADIF, la nueva organización ferroviaria, y que tiene por finalidad la mejora de toda la red convencional de Extremadura. De manera que no solamente pensamos en los proyectos de medio y largo plazo como son la alta velocidad, sino que nos preocupamos —insisto muchísimas veces en ello— de todo el ferrocarril convencional.

De paso quisiera recordar algo respecto a la alusión que usted ha hecho sobre la accidentalidad y la seguridad. También hemos dicho repetidas veces que la seguridad es la primera prioridad en la acción de nuestro ministerio. Obviamente, en una actividad como el transporte, tanto en el periodo de construcción como en el periodo de explotación, es imposible garantizar una seguridad al cien por cien. Seríamos ilusos si pretendiéramos eso, pero créanme que para nosotros este es un elemento fundamental y así lo ha expresado nuestra ministra desde su primera intervención cuando tomó posesión del cargo.

Señora Carcedo, me identifico totalmente con la valoración que ha hecho del Consorcio de Transportes de Asturias, estamos plenamente de acuerdo en esa concepción intermodal y por ese motivo queremos integrarnos en el Consorcio de Transportes de Asturias para dar el mejor servicio posible. Nosotros creemos en la intermodalidad, ya lo he dicho.

Usted ha hecho mención a los presupuestos y voy a darle el dato. El presupuesto 2005 del Ministerio de Fomento en Asturias es un 14,3 por ciento superior al del año anterior. La verdad es que podemos presumir en la mayor parte de las comunidades autónomas de toda España porque el incremento global de los presupuestos ha sido importante, aunque el reparto lógicamente no es homogéneo, además de que las obras no solamente sirven a la comunidad autónoma donde se realizan sino a aquellas que comunican, pero en el caso de Asturias muestra de una manera muy gráfica el interés que el Gobierno está poniendo en el desarrollo de sus infraestructuras.

Al señor Quirós quiero agradecerle sus palabras y decirle que estamos trabajando en el desarrollo de esta línea. Le hemos informado de cuál es la situación del conjunto de los proyectos y de las dificultades, por qué no, que estamos teniendo en un tramo tan complicado como es el de Despeñaperros y no queremos decir cosas que nos parece que tanto desde el punto de vista técnico como medio-ambiental van a ser luego muy difíciles de ejecutar. De manera que si el señor presidente está de acuerdo, quizá pueden intervenir los presidentes en el mismo orden que están.

El señor **PRESIDENTE**: Su intervención ha sido exhaustiva, ha relatado punto por punto la demanda de la comparecencia, por ello, pidiéndole disculpas por adelantado a los tres presidentes que tenemos aquí, les rogaría que no interviniesen, salvo que algún señor diputado quiera alguna aclaración específica. Les pido disculpas porque sé que han preparado su intervención, que la tienen prevista, pero la intervención del señor Monfort ha sido muy exhaustiva, vuelvo a repetir, salvo que algún diputado quiera una precisión. Sin embargo, no se abre un turno de intervenciones ahora, se trata de preguntar alguna precisión sobre algo que no haya quedado claro. Lo digo porque este presidente tiene la intención hoy de acabar el orden del día y lo va a hacer.

¿Algún diputado de los que habían solicitado la comparecencia quiere formular alguna precisión? Lo advierto porque cortaré la palabra al que se salga de esas precisiones.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Álvarez, tiene la palabra su señoría.

El señor **ÁLVAREZ ÁLVAREZ**: Gracias, señor secretario general, por la información que nos ha dado, pero nos ha quedado alguna duda. Quería saber si el trazado estaba definido, porque la señora ministra contestó en el Senado, hace quince días, a una pregunta del senador y presidente regional Carlos Floriano, que no estaba señalado el trazado. Comprenderán que eso nos generó un desasosiego importante, sobre todo, porque el señor presidente de la Junta dijo que iba a parar este proyecto para ir más deprisa. Eso nos coge con el pie cambiado y queremos saber qué es lo que ocurrirá con esto. Por otra parte, si no se aceleran los trámites de la declaración de impacto ambiental corren peligro los fondos de cohesión. Si corren peligro, ¿cómo se va a llevar a cabo este proyecto? De ahí viene nuestra intranquilidad y desasosiego, y ello no ha quedado contestado. Por otro lado, no tenemos conocimiento de que se haya reunido la comisión mixta Gobierno-Junta y ayuntamientos y queremos saber cuándo se va a reunir y cuándo va a establecer el paso por esas ciudades a las que tendrá acceso este AVE. En todo caso, señor secretario general, muchas gracias, pero me ha dejado muy preocupado cuando ha dicho que lo importante es el tiempo de viaje y no la

velocidad. Yo creía que el tiempo de viaje estaba íntimamente relacionado con la velocidad.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Sánchez García.

La señora **SÁNCHEZ GARCÍA**: Me uno al agradecimiento al señor secretario general por la respuesta que nos ha dado a las dos preguntas que he planteado. Tengo más preocupación ahora que antes porque usted ha confirmado que la línea Valladolid-Palencia estará finalizada en 2008 pero que no hay posibilidad de soterramiento. Quiero preguntar dos cosas en vista a la serie de preguntas que le he hecho anteriormente y no ha podido coger. Si no puede contestarme lo trasladaré a pregunta escrita o si es tan amable, cuando tenga posibilidad, me lo envía. Una de ellas es sobre la ubicación de las estaciones en el trayecto de esas vías a su paso por la provincia de Palencia con parada de tren de alta velocidad. En cuanto a la comparación que yo le pedía entre el tren de alta velocidad y el de altas prestaciones, aunque usted ha contestado en parte a mi compañero y me uno a él, me refería a que creíamos que no era lo mismo un tren a 200 kilómetros/hora que a 300. Es la diferencia que tendría el trayecto Madrid-Palencia con el tren de altas prestaciones y con el tren de alta velocidad.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Fernández Rozada.

El señor **FERNÁNDEZ ROZADA**: Quiero agradecer el tono al secretario general sobre los temas del Metrotren de Asturias. Por una parte, quiero pedir una información y, por otra, hacerle alguna aclaración. Somos conscientes, porque actuamos en clave política, de que cuando se hace público, con ese alarde de información a la que hacía referencia la diputada señora Carcedo, la diputada asturiana, que nos hemos gastado mucho, esas publicaciones se registran en el ministerio y quedan allí. Los políticos pasan, van y vienen en función de la alternancia, pero lo que queda es precisamente lo que usted dice desconocer. Será más bien porque no se ha ocupado o preocupado de ver que en el Ministerio de Fomento había un programa para Asturias en comunicaciones por ferrocarril denominado Metrotren y Cercanías Ferroviarias, del que dispongo y que está en el ministerio. Esto es una apreciación muy subjetiva, pero siento la necesidad de tener que decir que todo lo que huele al pasado, que decir que se desconocen las infraestructuras....

El señor **PRESIDENTE**: Señor Fernández Rozada, le ruego se atenga a la convención que hemos establecido para este debate.

El señor **FERNÁNDEZ ROZADA**: Como me pedía que se lo envíe, se lo daré a los medios de comunicación social (**Rumores.**) para que se lo hagan llegar y así se ahorra usted verlo en el ministerio. Por otra parte, quiero decirle que lamento profundamente que haga

caso omiso, pero sepa que la creación del área metropolitana en el área central de Asturias en su día fue una propuesta nuestra, a pesar de esa felicitación que le hace a la señora diputada, que estaba y está siendo desarrollada por las políticas que hemos hecho ya desde los años ochenta. Esa es la finalidad con la que Álvarez-Cascos ha creado para Asturias este tren, para cumplir esos objetivos cuya finalidad parece ser que ahora desaparece con sus propias actuaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Merino.

El señor **MERINO DELGADO**: No sé si puedo intervenir para plantear cuestiones concretas o en un turno de réplica.

El señor **PRESIDENTE**: En el acuerdo no hay réplica. Este es un turno para pedirle a los comparecientes alguna puntualización que no haya quedado clara sobre la demanda de la comparecencia. No es para contrarrestar los argumentos de los comparecientes.

El señor **MERINO DELGADO**: Es decir, que no hay réplica en la comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: No.

El señor **MERINO DELGADO**: Simplemente quiero agradecer al señor Monfort las respuestas que nos ha dado. No he tratado de descalificar ni mucho menos la actuación del secretario general. Creo que mi intervención ha sido de absoluta moderación y equilibrio en mis calificativos. No entiendo que la señora portavoz del Grupo Socialista diga que carezco de sentido común en mis planteamientos. Al revés, he hecho unos planteamientos totalmente serios y rigurosos y me he limitado a hacer unas valoraciones políticas. Si tenemos que hacer solamente valoraciones administrativas, sería más interesante que viniera la señora ministra para poder hacer las valoraciones políticas. En todo caso, tengo que preguntarle por cuestiones muy concretas porque casi ninguna de las preguntas que había planteado en mi exposición ha quedado respondidas por el compareciente.

Ante esa situación, me gustaría mantener por lo menos tres preguntas muy concretas, que tienen sentido común y que no representan ninguna descalificación para quien deba contestarlas, en este caso el secretario general. En primer lugar, he preguntado sobre los diez trabajadores ecuatorianos que sufrieron el accidente, de los cuales según la prensa de esos días uno resultó grave y nueve leves, pese a que el secretario general ha dicho que no hubo ningún herido grave, pero la prensa de esos días lo publicó así y me he limitado a decirlo. En segundo lugar, qué inversiones se van a realizar en el presente año en la línea Medina del Campo-Vigo, porque tampoco lo he visto, y cómo están los proyectos del AVE entre Medina del Campo y Vigo. No creo que

esas tres preguntas que, desde luego, no han sido respondidas, sean ningún insulto y ninguna descalificación para quien las realiza. No es de recibo que la portavoz socialista, que seguramente no entiende nada de infraestructuras, haga esas descalificaciones de falta de sentido común. Por último, quiero ratificarme en lo manifestado anteriormente, agradecer al secretario general su intervención y sus respuestas y me gustaría que me contestase a esas tres cuestiones.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Monfort.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Monfort Bernat): Voy a contestar muy rápidamente, de acuerdo con la voluntad del presidente.

Señor Álvarez, el trazado está definido según los estudios informativos que se remitieron. Esto quiere decir que, mientras no dispongamos de la declaración de impacto ambiental, no podemos hablar de unos trazados definitivos. Como usted sabe, en los estudios informativos hay un conjunto de trazados y de soluciones de trazado, pero para hacer la consideración de tráfico mixto en algunos de esos trazados —como usted sabe— tenemos que modificar las pendientes y habrá posiblemente pequeñas modificaciones. Los trazados se encuentran en ese nivel, no son definitivos, pero están analizados en los estudios informativos. Pregunta usted por los fondos de cohesión. Esta es una pregunta que me excede. Nosotros nos financiamos, bien por los Presupuestos Generales del Estado, aunque naturalmente es el Ministerio de Economía y Hacienda el que —como usted sabe— realiza toda la distribución e incorpora las distintas fuentes de financiación del Estado, bien porque nosotros aportamos proyectos susceptibles de recibir fondos de cohesión, que es lo que debemos hacer. ¿Cómo será el año 2008? No tengo capacidad para contestar a esa pregunta, lo único que le puedo decir es que el Gobierno, cuando aprueba un documento como el PEIT, se compromete en el desarrollo de todas esas actuaciones. Los problemas financieros los resolverán quienes tengan la capacidad de hacerlo. Las comisiones mixtas a las que usted se refiere en ciudades no están constituidas en sociedades. No sé si se refiere a sociedades o a unas comisiones administrativas entre las tres administraciones que, en efecto, no recuerdo que se hayan reunido en este tiempo. Probablemente tendremos que esperar también a que los estudios informativos avancen para formalizar los desarrollos en las ciudades. Es una obviedad que los tiempos de viaje dependen de las velocidades, pero si ponía el ejemplo —no me quiero extender, señor presidente— de Madrid-Sevilla es porque todos ustedes saben que en este trayecto el tren no circula a 300 kilómetros por hora desde que sale de Madrid hasta que llega a Sevilla, sino que a lo largo de todo su recorrido tiene distintas condiciones de trazado y, por tanto, distintas situaciones de velocidad con algunas limitacio-

nes, porque normalmente siempre hay puntos en los que hay que introducir alguna limitación de velocidad. Para los viajeros y para el operador lo relevante es el tiempo de viaje, que depende principalmente de una variable que es la velocidad máxima. No es lo mismo velocidad máxima —como ustedes saben perfectamente— que velocidad comercial, que es la velocidad media entre dos puntos.

Señora Sánchez García, lo que le he dicho es que en la situación que estamos ahora de desarrollo de los trabajos previos al acuerdo para establecer la solución técnica en el paso de Palencia será imposible que en 2008 esté terminado. He insistido en que no quiere decir que no podamos establecer soluciones provisionales para cumplir el objetivo de llegar a León en el año 2008. Me pregunta usted por las estaciones y paradas. En cuanto a la ubicación de las estaciones, esto va a depender también del desarrollo de los estudios informativos. Las paradas son paradas comerciales que tendrá que establecer el operador. Sería completamente prematuro hablar de dónde van a parar los trenes de alta velocidad en esta línea. Solamente quiero recordarle que una línea de alta velocidad no debe tener demasiadas paradas, porque esto sería una perversión del concepto. Si nosotros hacemos un metro de una línea de alta velocidad, realmente estaríamos confundiendo los objetivos.

Señor Fernández Rozada, el folleto lo tengo. No vaya usted a pensar que no lo tengo; claro que lo tengo. **(El señor Fernández Rozada: ¿Entonces no se lo envió?)** Es que yo no le he pedido a usted el folleto. El folleto lo tengo aquí. Lo que le pido es el compromiso con el Metrotren, porque esto es lo que no conocemos. Como tampoco conocemos el compromiso con el Plan de Infraestructuras del Transporte. De manera que a mí el folleto —usted me disculpará— no me dice demasiado. Lo que necesito saber es cuáles eran los compromisos y los contenidos del llamado programa Metrotren. He dicho desde mi primera intervención que para nosotros Metrotren había sido una etiqueta, había sido una *label* que se pone en las distintas actuaciones, pero no hemos visto en ningún sitio cuál era el contenido de ese programa —entre comillas— Metrotren, que desconocemos.

Señor Merino, me pregunta por la situación de regularidad o de regularización —no sé cuál es la palabra exacta— de los trabajadores ecuatorianos. Le puedo asegurar que su situación era perfectamente regular, no había ningún tipo de irregularidad en su contratación. Me pregunta usted por el tramo Medina del Campo-Vigo, me va a disculpar que no haya venido preparado para contestarle con precisión al desarrollo de las actuaciones en el conjunto de la línea Medina del Campo-Zamora-Vigo. Con todo gusto le contestaremos en la forma que usted considere conveniente.

El señor **PRESIDENTE**: Despedimos y damos las gracias al señor Monfort y al presidente de FEVE.

— **DEL SEÑOR HEREDIA DÍAZ (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO), SOBRE LA VALORACIÓN DEL HECHO DE QUE DURANTE DOS AÑOS Y MEDIO LA COMISIÓN TRIPARTITA ESTUVIESE SIN REUNIRSE PARA ABORDAR EL SOTERRAMIENTO DE LAS VÍAS DEL AVE A SU LLEGADA A MÁLAGA CAPITAL. (Número de expediente 181/000153.)**

— **DEL SEÑOR ATENCIA ROBLEDO (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO), SOBRE LAS PREVISIONES ACERCA DE LA PUESTA EN SERVICIO DE LOS TRAMOS DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD ENTRE CÓRDOBA Y ANTEQUERA EN EL AÑO 2005. (Número de expediente 181/000240.)**

— **DEL SEÑOR HEREDIA DÍAZ (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO), SOBRE LA ACTUACIÓN REALIZADA POR EL GOBIERNO DESDE EL 14 DE MARZO EN EL AVE CÓRDOBA-MÁLAGA. (Número de expediente 181/000505.)**

— **DE LA SEÑORA DÍAZ PACHECO (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO), SOBRE EL ESTADO O LA FASE EN LA QUE SE ENCUENTRA EL PROYECTO DE MEJORA Y ACONDICIONAMIENTO DE LA RED FERROVIARIA CONVENCIONAL SEVILLA-MÉRIDA. (Número de expediente 181/000507.)**

— **DEL SEÑOR HEREDIA DÍAZ (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO), SOBRE LAS MEDIDAS IMPULSADAS EN RELACIÓN AL AVE BOBADILLA-GRANADA. (Número de expediente 181/000560.)**

— **DEL SEÑOR HEREDIA DÍAZ (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO), SOBRE LA VALORACIÓN DEL HECHO DE QUE EN LOS CIEN PRIMEROS DÍAS SE HAYA CERRADO EL CONVENIO PARA EL SOTERRAMIENTO DEL AVE A SU LLEGADA A MÁLAGA CAPITAL. (Número de expediente 181/000561.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al segundo bloque, que consiste en un grupo de preguntas formuladas por distintos diputados del Grupo Parlamentario Socialista y una pregunta del Grupo Parlamentario Popular, todas referidas básicamente al AVE en Andalucía, por lo que van a ser sustanciadas por el presidente del ADIF y por el presidente de Renfe.

Vamos a seguir el formato establecido por bloques. El señor González contestará a las distintas cuestiones de forma ordenada y posteriormente el señor Atencia, del Grupo Parlamentario Popular, y los señores diputados del Grupo Parlamentario Socialista harán las intervenciones que consideren relevantes, y finalizará el debate el señor González.

Tiene la palabra el señor González, presidente de ADIF.

El señor **PRESIDENTE DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF)** (González Marín): Señor presidente, señorías, comparezco en esta Comisión para informar sobre diferentes puntos relacionados, prácticamente todos ellos, con las líneas Córdoba-Málaga, Bobadilla-Granada y Mérida-Sevilla. Si me permiten SS.SS., como hay un par de preguntas relacionadas con la entrada del AVE en Málaga, empezaré por ellas. Se trata de las preguntas primera y última de la relación, sobre la valoración del hecho de que la Comisión tripartita no se reuniera durante un periodo de tiempo determinado y sobre la valoración del hecho de que en los cien primeros días de gobierno no se haya resuelto el tema de la entrada en Málaga. En definitiva, señorías, se trata de dos preguntas relacionadas con la entrada en Málaga o con los accesos a Málaga de la línea de alta velocidad Córdoba-Málaga.

Comenzaré recordando a S.S. que todos los tramos de la línea Córdoba-Málaga se hallan actualmente en obras, salvo los correspondientes justamente a la integración del ferrocarril en Málaga, porque ese tramo estuvo paralizado debido a la falta de acuerdo entre el anterior equipo ministerial, la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga. El 21 de julio pasado, tres meses después de la toma de posesión del nuevo equipo ministerial, el Ministerio de Fomento, la Junta, el Ayuntamiento de Málaga y las dos empresas ferroviarias, GIF —actualmente ADIF— y Renfe firman el convenio para la integración del ferrocarril, cerrando así la fase de planificación de esa línea de alta velocidad. Este importante acuerdo posibilitará sin ninguna duda conectar Málaga a la red de alta velocidad en el año 2007, meta que había pasado de estar condicionada por la complejidad técnica de las obras a estarlo fundamentalmente por la falta de consenso entre el anterior Ejecutivo y el Ayuntamiento de Málaga para establecer las bases de un acuerdo que permitieran concluir dicho acceso.

El contenido del convenio prevé la adaptación de los accesos ferroviarios a la ciudad desde la ronda oeste hasta el inicio de la estación de ADIF, de Renfe, y libera el corredor urbano existente en la parte final de este recorrido, en concreto en 2.290 metros de longitud, que se realiza mediante túnel, túnel que va a albergar, por un lado, las dos vías de ancho internacional, de ancho UIC, previstas para la alta velocidad y, por otro lado, las dos vías de ancho ibérico actualmente en funciona-

miento. Este convenio prevé un presupuesto de 114,9 millones de euros, en el que el Ministerio de Fomento, a través de GIF y de Renfe, asume 73,5 millones de euros, lo que representa el 64 por ciento del total, en tanto que la Junta y el ayuntamiento asumen cada uno de ellos el 18 por ciento del total. También quiero informarles del estado actual del proyecto. El proyecto básico constructivo de plataforma y vía se encuentra ya adjudicado, el de cartografía se encuentra terminado y el estudio geotécnico se encuentra adjudicado y prácticamente a punto de terminar.

Como se pide que se haga una valoración, les diré francamente que no parece muy comprensible que dos administraciones del mismo color político, el Ministerio de Fomento y el ayuntamiento, hayan estado negociando durante dos años y medio sin llegar a ningún acuerdo y que con la entrada de un nuevo equipo ministerial en la Administración central este desencuentro haya sido resuelto en menos de tres meses. Esa falta de acuerdo puso en peligro la entrada en servicio de la línea en la fecha prevista. Esta Administración está haciendo un esfuerzo ímprobo, acortando los plazos en aquellos procesos en los que ello es posible, para conseguir que la línea esté disponible y al servicio de los ciudadanos lo más pronto posible. Por tanto, señorías, no cabe emitir un juicio de valor, en todo caso, los hechos por sí solos califican esta situación.

En relación con la segunda pregunta que se ha planteado, sobre las previsiones acerca de la puesta en servicio de la línea de alta velocidad entre Córdoba y Málaga en el año 2005, que ha sido formulada por el señor Atencia Robledo, quiero exponerle simplemente cuál era el estado en el que se encontraba esa línea en la fecha en la que el Gobierno asume la responsabilidad, para que al final podamos concluir si es factible o no llevar a cabo ese planteamiento.

En marzo del año 2004, la plataforma en el tramo entre Córdoba y Antequera, o entre Almodóvar del Río y Bobadilla para ser más exactos, se encuentra en un grado de ejecución de 90,28 por ciento. Quiero recordar a SS.SS. que esa línea se encomienda al GIF por Consejo de Ministros de 31 de julio del año 1999. En la plataforma ya construida hay un subtramo de aproximadamente 10 kilómetros, entre Puente Genil y Herrera, en el que la plataforma está muy deteriorada, prácticamente es inexistente en algún punto, fruto de la planificación que se había llevado a cabo, que no había tenido en cuenta las dificultades del terreno, lo que ha obligado a que los taludes hayan tenido que ser reconstruidos, suavizando las pendientes, además de reforzados por muros de escollera y por drenajes. Las medidas adicionales que se han tenido que adoptar para corregir ese subtramo que representa prácticamente el 10 por ciento del tramo han alcanzado un coste de 12,57 millones de euros y están en fase de terminación.

En cuanto al montaje de vía, se licitan dos secciones diferentes, Almodóvar del Río-Santaella y Santaella-Antequera, pero solamente la primera de ellas estaba

recién adjudicada, concretamente el 27 de febrero de 2004. Por tanto, el montaje de la vía ni siquiera se había iniciado.

En cuanto a las instalaciones de electrificación, seguridad, señalización y telecomunicaciones, en marzo de 2004 no se había llevado a cabo ninguna actuación. Las instalaciones de electrificación, de seguridad, de señalización y de telecomunicaciones se han licitado en julio y se han adjudicado en octubre para la globalidad de la línea y las instalaciones de energía se han adjudicado en octubre de 2004. Los contratos que dan soporte a esas instalaciones, que —como saben SS.SS.— tienen cierta complejidad, tienen una duración estimada de tres meses para adaptar el proyecto y de 13 meses para ejecutarlas, sin incluir los periodos de prueba. Esto significa que, sin incluir ninguna verificación, ningún test, ninguna prueba de la línea para la puesta en explotación, esas instalaciones determinarían una fecha mínima de marzo de 2006.

En cuanto se refiere a las estaciones, los proyectos constructivos de las dos estaciones previstas en la línea, tanto la de Puente Genil como la de Antequera, no estaban finalizados. Por tanto, las obras de estos edificios, obviamente, no se habían licitado. Con este planteamiento, señorías, a 21 meses del año 2005, la pregunta que me formulo es si sería factible llegar a Antequera en el año 2005, puesto que las condiciones en las que se encontraba la línea desde el punto de vista meramente técnico y forzando al máximo todas las posibilidades de contratación no hacían factible cumplir con ese objetivo. Como digo, los taludes de la plataforma estaban destruidos en un tramo de prácticamente 10 kilómetros, entre Puente Genil y Herrera; no se había empezado a tender la vía, de hecho quince días antes de esta fecha se había adjudicado el primero de los contratos, el segundo no se había adjudicado; las estaciones de Puente Genil y Antequera, que habían sufrido distintas modificaciones de su diseño durante los últimos meses, no se habían concluido y en el campo de la señalización, instalaciones, catenaria, etcétera, no se había realizado ninguna actuación. Por tanto, señoría, sería muy difícil pensar que ese objetivo era factible. La ministra de Fomento ha asumido públicamente que ese tramo de la línea, el correspondiente a Almodóvar-Antequera, entre en servicio en el año 2006, y créame, señoría, que aun así esta es una fecha bastante ambiciosa, debido al estado en el que estaban las obras en la fecha en la que asumimos esa responsabilidad.

El diputado don Miguel Ángel Heredia pregunta por lo realizado por el Gobierno desde el 14 de marzo en el AVE Córdoba-Málaga. La longitud construida en la línea —por dar datos globales del proyecto— alcanza 155 kilómetros y a los efectos de construcción la línea se dividió en tres tramos correspondientes a Almodóvar del Río-Antequera, Antequera-Arroyo de las Cañas (que marca el límite de lo correspondiente al acceso a la ciudad de Málaga) y Arroyo de las Cañas-Málaga; el primero de 100 kilómetros, el segundo de 50 kilóme-

tros y el tercero de seis kilómetros. Desde el 31 de julio de 1999, fecha en que se asigna al GIF la responsabilidad de la encomienda en esa línea, hasta marzo de 2004 las inversiones realizadas ascendían a 904 millones de euros, un 43 por ciento del total; a 28 de febrero de 2005 las obras ejecutadas ascienden a 1.365 millones de euros, un 65 por ciento del total; en 12 meses se han realizado obras por un importe de 461 millones de euros, con un incremento de conclusión de la línea del 22 por ciento. En plataforma, en el tramo Córdoba-Málaga, en marzo de 2004 estaba ejecutado el 90,28 por ciento y en febrero de 2005 el 97,82 por ciento, lo que supone un incremento del 7,54 por ciento. En el tramo Antequera-Arroyo de las Cañas, en marzo de 2004 estaba ejecutado el 55,17 por ciento y en febrero de 2005 el 88,05 por ciento, lo que supone un incremento del 33,33 por ciento. En los túneles de Abdalajís quiero significarlo por lo que supone de singularidad en esta obra dentro de este tramo, la construcción ha estado detenida en dos ocasiones por espacio de dos meses en cada una de ellas, entre abril y mayo de 2004 al quedar atrapada la cabeza de escudo de la tuneladora en las rasillas que forman el terreno, que es muy deformable, y entre junio y agosto de ese mismo año tras la detección de niveles peligrosos de metano durante las excavaciones. En un periodo de intensas negociaciones con la Administración competente (la Administración autonómica), se adoptan las medidas de seguridad que se estiman adecuadas y se reinicia la excavación justamente a finales de julio del año pasado. Quiero recordar que un problema similar el año anterior en otro de los túneles llevó a una detención de la obra del túnel por espacio de 12 meses. A día de hoy la ejecución de esos túneles alcanza 2.484 metros el túnel Este, habiendo salido ya de la zona que contiene metano y entrando en calizas, y 2.199 metros el túnel del Oeste, en una zona de arcillas, estando finalizada prácticamente la salida. Quiero recordar que la longitud de estos túneles es de aproximadamente siete kilómetros.

Se ha reparado la plataforma entre Puente Genil y Herrera en un tramo de 10 kilómetros que ha significado un suavizado de las pendientes, muros de escollera, mejora de drenaje, con un coste adicional que corresponde a la práctica destrucción de alguna zona de la plataforma de 12,57 millones de euros, obra que está prácticamente terminada.

En otro capítulo, el montaje de vías, solo uno de los tramos de actuación había sido adjudicado a mediados de febrero. El tramo Almodóvar del Río-Santaella se licita el 19 de diciembre de 2003 y se adjudica el 27 de febrero de 2004, el tramo Santaella-Antequera se licita el 30 de enero de 2004 y se adjudica por el nuevo Gobierno el 30 de abril de 2004. ¿Cuál era la situación que existía en ese concreto aspecto? En marzo de 2004, el montaje de vía era del cero por ciento en el tramo Almodóvar-Antequera y en febrero de 2005 el montaje de vía está ejecutado en un 50 por ciento. En un tramo y en otro las obras se inician a la par en noviembre de 2004.

En lo que se refiere a instalaciones de electrificación, seguridad, señalización y telecomunicaciones —como he dicho anteriormente—, ninguna de las instalaciones referidas estaban licitadas. Se procede a licitarlas en julio de 2004, tanto la referente a la línea aérea de contacto y sistemas asociados, las tres subestaciones eléctricas de tracción y los correspondientes centros de auto-transformación, el mantenimiento de enclavamientos y sistemas de protección y telecomunicaciones así como el sistema de radio móvil GSMR y elementos asociados, y finalmente el telemando de energía. Todas estas obras se adjudican en octubre de 2004. Están terminándose los proyectos para iniciar las obras que se han dividido en tres bloques; el correspondiente al tramo Almodóvar-Bobadilla, que se iniciará de modo inmediato, y los otros tramos conforme se vayan terminando las correspondientes obras de plataforma y de vía.

En cuanto a las estaciones, los proyectos constructivos de las dos estaciones de Puente Genil y de Antequera no estaban finalizados y por tanto ninguna de las dos obras estaban licitadas. Se ha licitado y adjudicado en 10 millones de euros la estación de Antequera Santa Ana, concretamente el día 11 de enero de este año, y la estación de Puente Genil el día 25 de febrero pasado por 7,24 millones de euros. Una y otra estación tienen un periodo de ejecución relativamente corto y estarán en funcionamiento en la fecha prevista de la entrada en explotación de ese tramo de la línea. En la entrada en Málaga creo que ha habido un avance importante, porque hemos pasado de un proyecto que estaba completamente parado a una situación de desbloqueo en un periodo de tres meses, mediante la firma del convenio a que antes me he referido. Finalmente he de indicar que en los Presupuestos del Estado para el año 2005 se hace una asignación de 714 millones de euros a la construcción de esta línea, lo que representa un 60 por ciento más de la cantidad presupuestada para el año 2004. El objetivo del Ministerio de Fomento —así lo ha hecho público la señora ministra— es que el tramo Córdoba-Antequera esté terminado antes de que finalice el año 2006. Eso va a permitir una reducción del viaje entre Madrid y Málaga o Algeciras en torno a unos 40 minutos, gracias a la ubicación de un cambiador de anchos en la estación de Antequera Santa Ana que ya está adjudicada. La relación ferroviaria Madrid-Granada verá reducido el tiempo de viaje en torno a dos horas. Quiero decir que el compromiso asumido, salvo circunstancias de orden técnico no previstas, es que la línea en su conjunto entre en funcionamiento a finales del año 2007.

La siguiente cuestión planteada es las medidas de impulso dadas en relación con el AVE Bobadilla-Granada. Querría decir que el Ministerio de Fomento, en esta nueva etapa, ha decidido, en coordinación con la Junta de Andalucía, configurar esta línea como parte de un eje transversal en el sur peninsular de alta capacidad de prestaciones que permitan conectar Granada con el resto del Estado, y sobre todo que permitan articular internamente en gran medida a la comunidad autónoma.

La nueva línea de 113 kilómetros dispondrá en todo su recorrido de vía doble y de las características propias de una línea de alta velocidad y ancho internacional. Proyecto este que contrasta fuertemente con el que dejó planteado el anterior Ejecutivo, que únicamente contemplaba la construcción de un trazado en vía única con una capacidad sobre el tráfico muy inferior a la que permite el planteamiento actual. En relación con el estado en que se encontraba esta línea, únicamente estaba en obras el tramo de conexión con la línea de alta velocidad Córdoba-Málaga en un tramo de dos kilómetros, que estaba siendo realizado por el GIF, y el tramo Loja-Tocón, de 16,8 kilómetros, en ejecución por la Junta de Andalucía. Es verdad que se habían licitado las obras del tramo Antequera-Peña de los Enamorados, pero el trazado propuesto era objeto de un fuerte rechazo que impedía su realización debido fundamentalmente a dos razones: a la afección de una serie de yacimientos arqueológicos ubicados en la zona y a la negativa del ayuntamiento, porque entendía que constreñía notablemente el crecimiento urbano de la ciudad.

En cuanto a la realización de proyectos, tampoco el panorama era mucho mejor, ya que faltaban por licitar la mayoría de los contratos. Una vez que se alcanza este acuerdo entre las dos administraciones citadas, el Ministerio de Fomento está poniendo en marcha todas las acciones necesarias para impulsar este proyecto y que se lleve a cabo lo más pronto posible. Se han adjudicado los contratos de redacción de proyectos que estaban licitados y eran compatibles con el nuevo planteamiento, concretamente los tramos Peña de los Enamorados-Archidona y Arroyo de la Negra-Arroyo de la Viñuela. Se ha llegado a un acuerdo con la Junta de Andalucía y con el Ayuntamiento de Antequera para realizar un estudio informativo en el que se analice el nuevo trazado entre Antequera y la Peña de los Enamorados que estaba afectado de los problemas que antes citaba, básicamente la existencia de una serie de yacimientos arqueológicos de singular importancia y un planteamiento que podría afectar al crecimiento de la ciudad.

Estos contratos se han adjudicado concretamente el 21 de octubre de 2004. También en octubre de 2004 se licitó la redacción de los siete proyectos restantes por un montante de licitación de 8,7 millones de euros, que se han adjudicado todos ellos en enero de 2005, con lo que efectivamente se habrán iniciado las actuaciones en toda la línea entre Bobadilla y la entrada de Granada. Finalmente, y en lo que se refiere al acceso de Granada, está pendiente todavía de resolver a resultas del convenio que se formalice entre el Ayuntamiento de Granada y el ministerio. El coste estimado de la línea en este momento asciende a unos 650 millones de euros, cifra que supone un incremento de unos 220 millones de euros en relación con la prevista en la solución de vía única que tenía contemplado anteriormente el Ministerio de Fomento. Así, todo el corredor Bobadilla-Granada se encuentra en marcha, con excep-

ción del acceso a Granada, que se está negociando con el ayuntamiento. Este impulso además se ve reflejado claramente en los Presupuestos Generales del Estado, que dota el corredor para este año de 90,6 millones de euros, con un incremento respecto de 2004 de 87,6 millones de euros, es decir, 29 veces el presupuesto que había previsto en el año anterior.

Finalizo, señor presidente, con la pregunta formulada en relación con la situación en que se encuentra el proyecto de mejora de la red ferroviaria convencional Sevilla-Mérida. Esta exposición la voy a analizar en tres tramos: el Mérida-Zafra, el Zafra-Llerena, prácticamente en el límite de Extremadura y Andalucía, y el Llerena-Los Rosales, ya en la provincia de Sevilla. En cuanto al subtramo Mérida-Zafra, se están llevando a cabo actuaciones de renovación de vía y aparatos, actuaciones en las instalaciones de seguridad y comunicaciones y actuaciones en vía. En el trayecto Mérida-Almendralejo, concretamente se ha adjudicado ese tramo de vía en febrero de este año, se inician las obras en abril de este año y se prevé que finalicen en octubre de 2006 y la obra adjudicada tiene un importe de 19,10 millones de euros. En el trayecto Almendralejo-Zafra se iniciaron las obras de vía en abril de 2003, y se prevé que finalicen en mayo de este año, por un importe de 20,74 millones de euros. Por lo que se refiere a actuaciones en señalización y telecomunicaciones, en el trayecto Mérida-Zafra se han iniciado obras en mayo de 2003, se prevé finalizar en mayo de 2005 y el importe de la adjudicación de dichas obras se cifra en 7,55 millones de euros. Una tercera actuación es la supresión de pasos a nivel, que en el trayecto Mérida-Zafra afecta a 31 pasos a nivel. Se inicia esta actuación justamente en este mes, mediante la construcción de pasos superiores, inferiores y camino de enlace, se prevé finalizar este plan en junio de 2009 y el montante global a que asciende esa actuación se eleva a 20,91 millones de euros.

Por lo que se refiere al tramo Zafra-Llerena, en actuaciones en vía se han licitado en febrero de 2005 obras por importe de 27,6 millones de euros y se prevén ejecutar en un plazo de veinte meses contados a partir de septiembre de este año, que es la fecha en que se inician dichas obras. En ese mismo subtramo, en cuanto se refiere a señalización y telecomunicaciones, está previsto licitar en junio de este año obras por importe de 6,44 millones de euros, que se iniciarían también en noviembre de este año por un plazo total de 18 meses. Dentro de este subtramo hay previstas la supresión de 30 pasos a nivel, por un importe de 18,5 millones de euros, cuya licitación se prevé llevar a cabo en el año 2006.

Por lo que se refiere al subtramo Llerena-Los Rosales, están previstas actuaciones en vía, en concreto la renovación íntegra de la vía, y actuaciones en señalización y telecomunicaciones, cuyas obras se prevén licitar el mes que viene por un montante global de 17 millones de euros. En este mismo subtramo, Llerena-Los Rosales, hay también una previsión de suprimir 51 pasos a nivel dentro del plan de supresión y mejora

de la seguridad de pasos a nivel que actualmente está preparando el Ministerio de Fomento.

— **DE LA SEÑORA DÍAZ PACHECO (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO), SOBRE PREVISIÓN PRESUPUESTARIA DEL GOBIERNO PARA ACOMETER EL CIERRE DEL ANILLO FERROVIARIO DE CERCANÍAS DE SEVILLA. (Número de expediente 181/000502.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Salgueiro, hay una cuestión que debe responder.

El señor **PRESIDENTE DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE OPERADORA)** (Salgueiro Carmona): En relación con la pregunta que hace referencia al cierre del anillo ferroviario de cercanías de Sevilla, entiendo que se refiere no solamente al anillo, que es concretamente la C-4 de cercanías de Sevilla, sino más bien al servicio de cercanías en Sevilla capital. Con referencia a esto, he de decirle que efectivamente en julio de 2004 se inauguraron las obras que daban el cierre a este anillo de cercanías en el tramo de La Salud con la inauguración de las estaciones del Palacio de Congresos y Padre Pío. Asimismo se adicionaron nuevos trenes, los trenes Civia 462, que son los que están prestando servicio en este anillo. Además, Renfe Operadora está llevando a cabo en este núcleo de cercanías de Sevilla un estudio de viabilidad en la línea C-2, Sevilla-Cartuja, con los apeaderos existentes en el estadio y la Cartuja, y los nuevos en Pino Montano y San Jerónimo. También se está estudiando la viabilidad de prolongarlo hasta la barriada de Triana. Asimismo, estamos actuando en la remodelación de la estación de Los Rosales, que corresponde a la línea C-1, con recreado de andenes y paso inferior para personas con movilidad reducida, nuevos aparcamientos en la Rinconada, instalación de iluminación y televigilancia en la estación de Lora del Río, instalación de megafonía centralizada en todas las estaciones del núcleo y también se ha iniciado el proyecto de renovación de vía e instalación del control de tráfico centralizado en la línea C-3, Sevilla-Cazalla de la Sierra. Entre las actuaciones previstas en núcleos de cercanías de Sevilla, en lo que se refiere a nuevas líneas estamos analizando, a petición incluso de los municipios de la zona del Aljarafe norte, el estudio de viabilidad de utilizar la conexión de Sevilla-Huelva como tramo de cercanías, que uniría toda la zona desde Sevilla hasta Benacazón. Como digo, estamos en el estudio de viabilidad y en su momento se solicitará por parte de los municipios al Ministerio de Fomento la autorización para prestar este servicio de cercanías. Asimismo, está en estudio la prolongación de la línea Sevilla-Utrera pero hasta Los Palacios. Existe un estudio de viabilidad que se va a acometer. En el apartado de estaciones,

está prevista la creación de una nueva estación en El Cádiz, entre La Rinconada y Bremen, así como en el anillo ferroviario la estación de Pablo de Olavide, que sería intermodal con la línea 1 del metro de Sevilla. Pensamos incorporar, a medida que vayamos teniendo disponibilidad de los mismos, la sustitución de los trenes que actualmente prestan el servicio en cercanías, los 440-R, por el material 463, adaptado para personas de movilidad reducida. Tenemos previsto unos 11 trenes que sería la sustitución de casi todo el parque que tiene actualmente la cercanía de Sevilla. También hay una serie de actuaciones que tiene previsto Renfe Operadora tanto en aparcamientos como en máquinas autoventa para garantizar la calidad en la prestación del servicio de este núcleo de cercanías.

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

El señor **ATENCIA ROBLEDO**: Señor presidente, no tengo ningún inconveniente en cederle la palabra a los diputados socialistas que me han dicho que van a ser breve.

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

Señor Heredia, tiene S.S. la palabra.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Quiero agradecer al portavoz del Grupo Popular su cortesía en esta materia. Voy a ser muy breve.

En primer lugar, respecto al soterramiento, me parece muy importante, y usted lo ha destacado en su intervención, la falta de entendimiento entre el ministerio anterior con el ministro Álvarez-Cascos y el alcalde de Málaga, a pesar de ser del mismo partido político. El que estuviese dos años y medio sin reunirse la comisión tripartita puso en riesgo la finalización del AVE. Sin embargo, con cien días únicamente de Gobierno socialista, la ministra de Fomento Magdalena Álvarez solucionó ese problema y se firmó el convenio.

En cuanto al impulso que ha dado este Gobierno al AVE Córdoba-Málaga, hay que destacar el dato de que en el 2003 la mitad del dinero previsto en el presupuesto se quedó sin gastar. Había 461 millones de euros y no se gastó la mitad. ¿Por qué? Sencillamente por los malos estudios geotécnicos que se realizaron y que provocaron deslizamientos en el tramo Puente Genil-Herrera y en el tramo Santaella-Puente Genil y también por la falta de acuerdo en el soterramiento. Todo esto puso en riesgo la finalización del AVE en el 2007. Me parece muy importante el dato que ha dado en el sentido de que en cuatro años el Partido Popular únicamente ejecutó el 43 por ciento de la obra del AVE, mientras que el Gobierno socialista en solo 12 meses ha incrementado ese porcentaje en un 22 por ciento.

Con relación al AVE Bobadilla-Granada, quiero destacar también el impulso que se ha llevado a cabo en

esta obra. Quiero dejar muy claro que el Partido Popular en la línea Bobadilla-Granada pretendía hacer una línea tercermundista y una chapuza. Una línea tercermundista porque planteaba un trazado de vía única, y una chapuza porque pretendía pasar por 17 yacimientos arqueológicos de Antequera, poniendo en riesgo el futuro de esta ciudad. Lo único que hizo el Partido Popular en ocho años de Gobierno en la línea Bobadilla-Granada fue colocar una primera traviesa por parte del ministro Álvarez-Cascos en plena campaña electoral.

El señor **PRESIDENTE**: La señora Díaz Pacheco tiene la palabra.

La señora **DÍAZ PACHECO**: En primer lugar, respecto a la Ruta de la Plata quería comentar, para conocimiento de todos los diputados y los presentes, la situación de una línea realmente tercermundista, que aún se encuentra sin electrificar y que cuando está en sus mejores condiciones circula a 40 kilómetros por hora. Hoy que hemos hablado tanto de las líneas de alta velocidad para el resto de España, me gustaría decirles que cuando esta línea se encuentra en sus mejores condiciones, tarda en recorrer 110 kilómetros, que es la distancia entre Sevilla y Guadalcanal, unas dos horas y media. Nosotros no estamos pidiendo una alta velocidad, sino que circule a unos 80 kilómetros por hora, algo razonable en el siglo en el que vivimos y en las condiciones en las que actualmente estamos. En una comarca prioritaria por su expansión y su desarrollo turístico y económico, es una línea que en los últimos ocho años a su paso por esta provincia de Sevilla no ha recibido inversión ni mejora alguna real. Estamos ante una cuestión de sensibilidad y estrategia en una comarca que, como digo, tiene un futuro inmejorable por delante, pero que cuenta con una línea irreal en los tiempos que corren. La gente que la utiliza no tiene otro remedio, pero es una línea precaria, como ya he dicho antes, ni siquiera está electrificada, y sería clave en un futuro para el transporte de viajeros pero también para el transporte de mercancías entre Extremadura y el puerto de Sevilla. En los últimos ocho años no solo ha bajado el uso de esta red, sino que incluso está saturando la autovía de Sevilla-Ruta de la Plata. La previsión para los próximos años es que si no mejora esta línea, vamos a tener un grave problema de transporte entre esa comarca sevillana y la capital de Sevilla. ¿Qué quiero decir con esto? Que si bien son importantes las actuaciones que se lleven a cabo a lo largo del resto de la vía a su paso por la comunidad extremeña, no se puede olvidar esta necesidad, porque han transcurrido ocho años y porque lo que estamos pidiendo, que un ciudadano de una comarca como la sierra norte sevillana pueda ir en un tren que circule a 80 kilómetros por hora es algo de justicia en los tiempos que corren de la alta velocidad. Ojalá en algún momento podamos hablar de otras circunstancias. Yo he escuchado hoy de 200 kilómetros por hora, nosotros estamos pidiendo

algo lógico, necesario y de justicia social para una comarca como es la de la sierra norte de Sevilla.

Respecto al famoso —que se anunció en su día a bombo y platillo— cierre del anillo ferroviario, ya en la pasada legislatura mi grupo denunció aquí que eran tan solo tramos de la línea Utrera-Dos Hermanas-Sevilla. Me siento reconfortada al escucharle que zonas tan importantes para Sevilla como la parte norte del Aljarafe sevillano, Los Palacios o Alcalá de Guadaíra están en estudio de viabilidad. Es un hecho cierto la falta de inversión en los últimos ocho años en el área metropolitana de Sevilla, núcleo urbano que más ha crecido en Andalucía en la última década. Ello ha provocado que en estos momentos tengamos graves problemas de transporte entre los municipios que conforman ese área metropolitana. Y no lo digo yo, sino que lo dice el que en los últimos ocho años la provincia de Sevilla ha estado en los últimos cinco lugares de las 52 provincias a nivel de inversión directa del Estado. Es necesario en un futuro la solución de esos problemas de transporte, esa conexión intermodal de la que hablaba el presidente de Renfe con el metro de Sevilla, con la futura S-40, pero también es necesario que la construcción de cercanías se haga en esa zona de expansión, de previsión de crecimiento importantísimo que hay en estos momentos en dichas localidades. Yo me voy francamente satisfecha porque se esté estudiando, una vez hayamos aceptado que no se cerró el anillo ferroviario, que tan solo se hicieron unos tramos y que las necesidades del área metropolitana de Sevilla pasan por dar salida y respuesta al Aljarafe sevillano, a la zona de Los Palacios, de Alcalá de Guadaíra y a tantos pueblos que conforman una población de más de un millón y medio de habitantes y que irá creciendo en el futuro.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Atencia, ahora sí le corresponde a S.S. la palabra.

El señor **ATENCIA ROBLEDO**: Señor presidente, una cuestión de orden que aprovecharé para plantear en este momento. Supongo que por una omisión no imputable a S.S. no se ha incluido en el orden del día de hoy una pregunta que es la segunda más antigua de todas las que se refieren a trenes de alta velocidad de Andalucía, concretamente el existente entre Bobadilla y Algeciras. Es una pregunta de este diputado que presenta a esta sesión, pero que no ha sido posible.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Atencia, asumo la responsabilidad de la Mesa porque la voluntad que acordamos era incluir todas las iniciativas registradas.

El señor **ATENCIA ROBLEDO**: Quiero que conste en acta. En cualquier caso, sé que no es imputable a la mala fe sino solo un error.

Señor presidente del ADIF, con toda brevedad, esquemáticamente las cuestiones sobre las que había planteado la pregunta. Entiendo que hay que abordar

las cuestiones sobre infraestructuras con cierta altura de miras y grandeza, porque de la lectura tanto de su intervención de hoy como de algunas notas que he tenido oportunidad de leer del Ministerio de Fomento en relación con el AVE Córdoba-Málaga constato que no se actúa con el debido respeto a los ciudadanos y a la verdad. Me refiero a algunos datos concretos. Cuando se habla de la ejecución del AVE, es muy fácil referirse al 14 de marzo, fecha de las elecciones. Que yo sepa, el 14, el 15 o el 16 de marzo el Gobierno socialista aún no había tomado posesión, usted ni siquiera era presidente del ADIF, y si no recuerdo mal, sería nombrado a finales del mes de abril. Si se quiere hablar de los porcentajes de ejecución —y en esto uno quiere apuntarse grandes medallas—, no se puede hablar del mes de marzo del año 2004 como punto de referencia porque ustedes no estaban en el Gobierno y había otro Gobierno que estaba en funciones. En cuanto a los plazos de ejecución, el porcentaje de ejecución del AVE Córdoba-Málaga era del 43 por ciento, pero cuando ustedes asumieron su responsabilidad, cuando la ministra de Fomento fue nombrada o cuando usted fue designado presidente del GIF el porcentaje era más alto.

En segundo lugar, hay que analizar estas cuestiones con cierta grandeza. El señor Heredia, con el que no voy a polemizar ahora porque no está y no voy a abusar de esta circunstancia, decía que se había ejecutado determinado porcentaje desde que han llegado al Gobierno. Es evidente que el porcentaje que se ha ejecutado no es ese, sino que es menor. En todo caso, hay que tener grandeza, y le voy a dar dos ejemplos. Cuando en el año 1996 gana las elecciones el Partido Popular, se forma el primer Gobierno y es nombrado entonces ministro de Fomento el señor Arias-Salgado, recuerdo que no llegó a ir a la inauguración de una obra —creo que fue la de Jaén-Granada— porque dijo que esa obra la había hecho básicamente el anterior Gobierno. Se inauguró a finales del año 1996. Dijo: lo ha hecho el anterior Gobierno. Yo tengo la suerte de ser ministro, me alegro de que se haga, pero hay que dárselo al anterior Gobierno. Eso fue lo que hizo el Partido Popular. Hay otro ejemplo. El señor Álvarez-Cascos, siendo ministro de Fomento, cuando se concluyen las autovías de conexión con Galicia —que es obra de muchos años, pero fundamentalmente cuando se han hecho más obras ha sido durante los gobiernos del Partido Popular—, invitó a todos los ministros: del PSOE, del Partido Popular o él mismo que había participado en la obra. El planteamiento iluminado, sectario, corto de alguien que puede desempeñar la máxima responsabilidad en un ministerio lleva a desenfocar las cosas. Ni el mundo empezó a ser mundo cuando uno nace, aunque después le hagan ministro de Fomento, ni las infraestructuras empiezan a ejecutarse a partir del momento en que uno lleva la responsabilidad o se entera de que hay obras, las cosas tienen su propio ritmo. Si el AVE Córdoba-Málaga va bien ha sido fundamentalmente porque un gobierno del Partido Popular, rectificando la

política del Partido Socialista, hizo que el AVE se realizara en España, que el AVE llegara a Málaga y que además estuvieran en obra 21 de los 22 subtramos del tramo Córdoba-Málaga. Como saben los miembros de esta Comisión, lo que estaba previsto en el año 1995 en cuanto a alta velocidad en el sur de España no llegaba ni a Málaga, ni a Granada, ni a Almería, ni a Jaén, ni a Huelva ni a Cádiz; el AVE se quedaba ahí. Lo que estaba previsto era que el AVE llegaría a Barcelona para unir Francia, que a lo mejor llegaría a Valencia, que probablemente —estaba indefinido— se haría la y griega vasca, y no estaba definido muy claramente si habría alguna comunicación por Castilla-León o si iría a Portugal. Este era el AVE que estaba proyectado. En lo que se refiere a provincia por la que soy diputado, Málaga, estaban previstas solo y exclusivamente actuaciones relativas a estructuras, es decir, arreglo de la línea del siglo XIX que unía a Málaga con el resto de la Península y con el resto de Andalucía a través de El Chorro. Hoy tenemos en ejecución un AVE, fruto de las decisiones políticas que se adoptaron por un gobierno que van a terminar de rematar ustedes. Como dijo el diputado Ayala en la primera comparecencia de la señora Álvarez en esta Comisión: Señora Álvarez, tiene la enorme suerte de coger unas tijeras para ir cortando cintas en la inauguración de las obras que el Gobierno del Partido Popular ha puesto en marcha. No utilice eso para recortar obras, como ha hecho, por cierto —y por referirme solo a Málaga, aunque no sea su responsabilidad— con la autovía Córdoba-Antequera, que la ha retrasado, o la circunvalación de Málaga.

Termino con toda brevedad, señor presidente, con la benevolencia de siempre que le caracteriza, haciendo algún comentario en relación con la verdad. No se puede decir, señor presidente del ADIF, que cuando ustedes llegan al Gobierno —y ha utilizado esta expresión— no había absolutamente nada —estaba completamente parado dijo usted—, se refiere a la integración de la línea de alta velocidad en la ciudad de Málaga. Usted omite un dato que es fundamental. En el mes de enero del año 2004 se alcanzó un acuerdo —que después tenía que contemplarse en un convenio formal— entre la Administración General del Estado (Ministerio de Fomento), la Administración de la comunidad autónoma (la Junta de Andalucía) y el Ayuntamiento de la ciudad de Málaga, junto con Renfe y el GIF para acometer el soterramiento y en el mes de julio se firma el convenio. Podría preguntar: ¿por qué se esperó hasta julio y no se firmó el convenio de forma inmediata en el momento que el Gobierno asumió su responsabilidad? No me diga usted que enseguida se resuelve; se resuelve lo que ya estaba resuelto y solo quedaba plasmarlo por escrito.

Respecto a los retrasos, un comentario al hilo de lo que decía el señor Heredia, que tiene relación con su intervención. La autovía Madrid-Valencia estuvo 14 años parada por falta de acuerdo entre el Ministerio de Obras Públicas y la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha y en dos meses, el señor Álvarez-Cascos

—después se le nombró ministro de Fomento— alcanza el acuerdo correspondiente con el señor Bono, presidente de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha y se desbloquea esa importante vía. Por lo tanto, vamos a hablar de las cosas con más rigor y seriedad.

Agradezco toda la información que usted nos facilita, yo podría traer más textos. En cualquier caso, deseo que los plazos se puedan cumplir. S.S. ha señalado —y lo ha dicho con toda la prudencia—, que, sin ninguna verificación, en marzo de 2006 podía estar terminada la obra hasta Antequera, pero no ha hablado de ponerla en servicio. Usted ha sido prudente y ha dicho que la ministra tiene un compromiso político público en el año 2006, y usted dice que es ambicioso. Yo espero que se cumpla. Lo importante es que se haga bien. Yo no caeré en la irresponsabilidad de las intervenciones de las que las que están llenas las hemerotecas y los «Diarios de Sesiones», como las de algún diputado que se acaba de marchar. Al final, cada uno tendrá que asumir su responsabilidad. Yo quiero que la obra se haga lo antes posible, pero lo importante es que se haga bien. En las obras surgen dificultades. Si surgen dificultades y usted quiere echar la responsabilidad al Gobierno espero que tenga la suerte de no haber tenido responsabilidad alguna en la autovía en 1992, donde, por cierto, hubo desastres en la ejecución de esa su obra. Creo que no fueron imputables a S.S., en cualquier caso las responsabilidades políticas nunca se asumieron.

No era objeto de mi pregunta, pero me gustaría que el compromiso público de la ministra de Fomento, señora Álvarez, de que el AVE llegue a la ciudad de Málaga y esté en servicio a finales del año 2007 sea posible. Lo veo muy difícil a la vista de la ejecución y de la necesidad de hacer pruebas. Espero que se haga realidad. El tiempo nos dirá a cada uno si eso es posible o no. Yo quiero cuanto antes poder utilizar el AVE, pero quiero que funcione en condiciones. Me gustaría conocer la previsión que hay para que la línea Madrid-Córdoba-Antequera entre en servicio, pero, sobre todo, el material que se va a utilizar. No sé si podremos aprovechar la presencia del presidente del Renfe, aunque no hayamos pedido su comparecencia. Señor presidente, no quiero caer en la descortesía. Me tengo que ausentar y no podré oír su respuesta. Quería ofrecer mis disculpas.

El señor **PRESIDENTE**: Ya había mencionado a los comparecientes las dificultades que tienen algunas de SS.SS. al tener que estar simultáneamente en otras comisiones.

Señor González, tiene S.S. la palabra para contestar. Sepan ustedes que sus respuestas quedan recogidas en el «Diario de Sesiones».

El señor **PRESIDENTE DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF)** (González Marín): Señor presidente, me gustaría que el señor Atencia oyera una clarificación de lo que yo no he dicho o no he querido decir. Cuando se

planteaba la posibilidad de entrar el AVE en Antequera en el año 2005, he hecho un relato del estado en el que se encuentra la línea y decía: en el supuesto más favorable, cuando se hayan adjudicado la señalización, la electrificación y demás, esas obras terminarían en marzo de 2006; las obras de señalización. Eso no significa que yo haya dicho —que no lo he dicho— que el AVE puede llegar a Antequera en el año 2006. Bajo ningún concepto. Lo que ha dicho la ministra y es el compromiso del Ministerio de Fomento, y estamos trabajando denodadamente en el recorte de los tiempos para hacerlo con las dificultades que ello entraña, es que el AVE Córdoba-Antequera esté funcionando a finales del año 2006. Quería aclararlo por si había alguna duda.

Continuo, señor presidente. No quería que el señor Atencia se fuera de la Comisión sin saber esto, porque se había creado cierta confusión.

En relación con el primer planteamiento del señor Atencia sobre el respeto a la verdad, debo manifestar que este compareciente no ha tenido en ningún momento intención de faltar a la verdad. No me caracteriza la falta de rigor en ninguna de mis actuaciones, en ningún campo. El análisis que se ha hecho ha sido desde finales de marzo hasta la fecha, queda lo hecho desde el 1 de abril hasta aquí y entiendo que esa parte no es imputable ningún Gobierno. Debe comprender S.S. la dificultad de marcar una fecha exacta. Yo no he dicho lo que se ha hecho desde el 14 marzo, esa fecha no se ha mencionado aquí. Hemos hablado de marzo, porque es a finales de marzo cuando se rinden las certificaciones y se realizan los cierres de ejecución de las obras, no día a día, hasta la fecha actual. Este compareciente no estaba aquí en el mes de abril, pero desde esas fechas la responsabilidad de esas obras era, en el mes de abril, de ambos gobiernos. No se ha querido, en modo alguno, faltar a la verdad, sino respetarla. No estamos ante un planteamiento de carencia de altura de miras sino todo lo contrario, nuestra voluntad es hacer esta obra y todas las que tenemos encomendadas del modo más eficiente, del modo más seguro, en los mejores plazos posibles, sin que eso signifique que pueda afectar a la seguridad. Con los menores costes estamos gestionando fondos públicos, recursos, tributos de los ciudadanos. Ese es nuestro planteamiento.

Respecto a Córdoba-Málaga, el señor Atencia decía que el AVE había surgido con el Gobierno del Partido Popular. Por mis responsabilidades anteriores puedo decir algo más. Ese AVE se analiza y estudia en el seno de la Junta de Andalucía, inicialmente en la Consejería de Economía y Hacienda que encomienda de modo altruista un análisis previo de viabilidad de esa línea. Se busca financiación para llevar a cabo esa línea con la banca nacional y con la banca americana; se inician los estudios de viabilidad; la Consejería de Obras Públicas inicia los estudios correspondientes y cuando el proyecto lo pone en marcha la Junta de Andalucía, el Ministerio de Fomento lo recaba para sí por entender

que es de su competencia e inicia el Córdoba-Málaga. Vamos a poner los puntos en su sitio.

Sobre el acceso a Málaga, no he dicho que no se haya hecho nada. He comentado que en la fecha indicada no se había hecho nada. Eso es una realidad. No había ni un convenio que regulara la posibilidad de hacer algo. Había estudios previos, pero no había ningún instrumento que permitiera iniciar la ejecución de este tramo de acceso que se pone en marcha cuando se firma un convenio entre todas las administraciones implicadas, Ministerio de Fomento, ayuntamiento, Junta de Andalucía, GIF y Renfe y se inician una serie de actuaciones, como son los contratos —que están terminados— de cartografía, de geotécnica, de proyecto constructivo y cuando terminen éstas, el inicio de las obras evidentemente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Salgueiro, ¿tiene algo que decir?

El señor **PRESIDENTE DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE OPERADORA)** (Salgueiro Carmona): Para que quede constancia en el «Diario de Sesiones», como el señor Atencia ha hecho referencia a los servicios, a medida que las infraestructuras se vayan culminando cuando se llegue a Bobadilla con el tren de alta velocidad —que es la primera fase prevista— con el material adecuado a las líneas de alta velocidad, iremos implementando los servicios que actualmente se prestan en el trayecto Madrid-Málaga.

El señor **PRESIDENTE**: Finalizado este segundo bloque, despedimos a los señores González y Salgueiro. **(Pausa.)**

COMPARECENCIA DEL SEÑOR PRESIDENTE DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA) (AZUAGA MORENO), PARA INFORMAR SOBRE:

— **LA POSIBLE INJERENCIA DEL GOBIERNO EN UNA OPERACIÓN FINANCIERA ENTRE ENTIDADES PRIVADAS QUE TENDRÍA POR OBJETO ALTERAR EL PRECIO DE VENTA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/000460.)**

— **LAS RELACIONES COMERCIALES DE ALDEASA CON AENA DESDE SUS ORÍGENES HASTA LA FECHA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 212/000480.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al tercer punto del orden del día, que responde a dos solicitudes de comparecencia, una del Grupo Parlamentario Popular

en la que solicita la comparecencia del presidente de AENA para explicar la posible injerencia del Gobierno en una operación financiera entre entidades privadas que tendría por objeto alterar el precio de la venta y otra del Grupo Parlamentario Socialista, cuyo objetivo es informar sobre las relaciones comerciales de Aldeasa con AENA desde su origen hasta la fecha.

Agradezco al señor Azuaga su comparecencia y le pido disculpas por el tiempo que le hemos hecho esperar debido a los puntos anteriores del orden del día. Sin más preámbulos tiene S.S. la palabra.

El señor PRESIDENTE DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA)

(Azuaga Moreno): Señor presidente, señoras y señores diputados, quiero agradecer a esta Comisión la convocatoria que me han formulado para comparecer ante ustedes a fin de informarles de los rasgos esenciales que han caracterizado a las relaciones económicas entre AENA y Aldeasa desde su inicio, 1974, hasta nuestros días. A lo largo de mi exposición inicial informaré a S.S. del modelo que se vino aplicando desde la constitución de Aldeasa hasta su privatización, de las formas y métodos que se usaron para dicha privatización, de las modificaciones que se introdujeron en la fórmula de determinación de los cánones con posterioridad a dicha privatización, de cómo estas modificaciones que constituyen una anomalía en el panorama de los cánones aeroportuarios para este tipo de negocios en todo el mundo, han perjudicado a AENA en beneficio de Aldeasa en lo que, a mi juicio, ha sido un abultado e irregular proceso de transferencia desde las arcas públicas a las privadas. De cómo todos los responsables que han dirigido AENA desde entonces —y no soy yo la excepción— han venido denunciando este estado de cosas, urgiendo a Aldeasa a poner remedio a sus incumplimientos y a reparar el daño causado; y de cómo Aldeasa, con la inestimable colaboración de alta instancia del Gobierno anterior, ha conseguido evadir sus obligaciones hasta nuestros días. Abordaré finalmente, y una vez cuenten ustedes con todos los antecedentes, los acontecimientos de la última semana de enero y cómo se manipularon los hechos —a mi juicio— en un intento de ligar a AENA y al Ministerio de Fomento al proceso de ofertas de compra iniciados a mediados de diciembre, intento baldío por infundado, como pondré de manifiesto en mi intervención.

Las relaciones económicas entre AENA y Aldeasa, desde la creación de esta compañía hasta los momentos previos a su privatización, se caracterizaron por el otorgamiento de los títulos administrativos habilitantes para explotar los correspondientes espacios aeroportuarios por el sistema de adjudicación directa al ser una empresa cien por cien del sector público. Por estas concesiones se cobraba como canon un porcentaje sobre venta, concretamente el 28 por ciento. Además, AENA era propietaria del 20 por ciento de las acciones de la compañía, con lo que participaba en la supervisión de

sus políticas, en el control de sus ingresos y gastos y en la evolución del negocio, además de percibir el correspondiente 20 por ciento de los beneficios que, junto con el porcentaje sobre venta, conformaban los ingresos totales por este concepto. En particular, en la etapa 1982-1996, la relación entre AENA y Aldeasa se basó en un contrato entre dos entidades públicas con legitimación jurídica en la Ley de Contratos del Estado para la explotación en régimen de exclusividad de áreas comerciales *duty free* en todos los aeropuertos españoles, salvo en los aeropuertos canarios. Aldeasa, en virtud de las sucesivas prórrogas del contrato inicial, pagaba distintos cánones, según las distintas familias de productos a la venta. Las compras de las tiendas de los aeropuertos canarios estaban gravadas con los impuestos canarios y, como ustedes saben, con tipos aproximadamente la mitad de los aplicados en figuras impositivas similares en el resto del territorio español. En este periodo Aldeasa y AENA colaboran en la planificación comercial de los aeropuertos. AENA reserva a Aldeasa locales para la venta del *duty free* y saca a concurso todos los locales en régimen de *duty pay*, donde el precio de venta incluye el pago de los impuestos que en todo el territorio gravan la venta de esos bienes, así como los bienes vendidos importados soportan el pago de los impuestos aduaneros. Como consecuencia del modelo elegido y de la relación en esta etapa se produce un incremento de los ingresos comerciales obtenidos por AENA, un desarrollo comercial intenso de los aeropuertos y el cumplimiento del objetivo conjunto de acercar el peso de los ingresos comerciales sobre los totales a los estándares usuales en el resto de los aeropuertos europeos, a fin de no forzar la subida de los ingresos aeronáuticos con base a la subida de tasas aeronáuticas para que estas siguieran siendo —que lo son— las más bajas del entorno europeo. Todo ello enmarcado en el principio de que AENA financiase con sus propios recursos la modernización y ampliación de la red aeroportuaria española. Así pues, este modelo funcionó de modo satisfactorio a juicio de todos los que gestionaron AENA en este periodo.

Los problemas se iniciaron en los momentos previos a la privatización, cuando la Dirección General de Patrimonio obliga —insisto— a AENA a vender su 20 por ciento de Aldeasa a la antigua Tabacalera, hoy Altadis, como paso previo a la privatización de Aldeasa sin convocar el correspondiente proceso competitivo entre todos los que pudieran estar interesados, lo cual hubiese permitido conseguir un precio muy superior al que se fijó si se tiene en cuenta que con ese paquete se transfería la posibilidad de detentar el control de la compañía en un modelo de privatización mediante flotación atomizada de las acciones. Baste tomar como referencia lo que está ocurriendo estos últimos meses con el precio de la acción de la compañía que, como consecuencia del proceso de OPAS, está hoy un 75 por ciento por encima del que se registraba al principio de 2004 y un 40 por ciento más alto que el que se regis-

traba el día anterior al del lanzamiento de la primera OPA. Por si hubiera alguna duda de que lo que se estaba vendiendo era un paquete de control, la Dirección General de Patrimonio también le dio a Tabacalera —hoy Altadis—, la oportunidad de comprar un 10 por ciento más adicional mediante una ampliación de capital a la que solo podía acudir ésta. Así, cuando se privatiza con la compañía Tabacalera —hoy Altadis—, ya tiene un 30 por ciento de Aldeasa. Un aspecto muy relevante en este proceso es que de forma previa a la privatización mediante adjudicación directa, o sea, a dedo y sin la participación de AENA a través de la Dirección General de Patrimonio, el 6 de noviembre de 1996 se renuevan todas las concesiones con Aldeasa por un plazo de 10 años, además interrumpiéndose el plazo que vencía el 31 de diciembre de 1999.

Les voy a leer el acta de la sesión de la reunión del consejo de administración de AENA del 21 de octubre de 1996. Punto 35.º, situación del contrato de las tiendas libres de impuestos. Con el fin de optimizar la situación actual de la empresa Aldeasa —no de optimizar AENA, sino de optimizar la situación de la empresa Aldeasa— de cara a su posible privatización, el señor presidente manifiesta que se han mantenido contactos al máximo nivel, con el fin de prorrogar la vigencia del contrato que Aldeasa tiene suscrito con AENA para la explotación de las tiendas libres de impuestos en los aeropuertos españoles. Este contrato tiene su vencimiento en la finalización del año 1999. El señor presidente manifiesta que sería conveniente la prórroga de dicho contrato por un plazo de diez años, a partir del año 1997. La Dirección General del Servicio Jurídico del Estado entiende que la prórroga se puede realizar por acuerdo de ambas entidades sin necesidad de soporte normativo alguno. El señor presidente manifiesta que, en todo caso, la prórroga de la que se ha hecho mención se realizaría de conformidad con las instrucciones que deben proporcionar los ministerios de Economía y Hacienda y de Fomento. A la vista de lo expuesto, el consejo de administración autoriza al presidente de AENA a suscribir el contrato de prórroga que liga AENA con Aldeasa en relación con la explotación de estas tiendas libres de impuestos de Aeropuertos Españoles en las condiciones que los ministerios de Economía y Hacienda y de Fomento decidan.

Ya en estos momentos se puso de manifiesto, a través de distintos dictámenes solicitados a prestigiosos juristas y que obran entre el ingente material documental de AENA, la dificultad jurídica que entrañaba esta operación de ampliación o prórroga del plazo, que solo con enorme violencia a los términos de la ley podrían encontrar un mínimo amparo que lo justificase en contra de los elementales principios de concurrencia y publicidad, inherentes además a la actuación de las administraciones públicas. Leo solo las conclusiones de un dictamen sobre el régimen jurídico aplicado a Aldeasa en relación con la explotación de las tiendas libres de impuestos efectuado por el bufete de Eduardo García de

Enterría, prestigioso bufete de Madrid. El quinto punto de las conclusiones dice lo siguiente: En el supuesto de que se optara por la gestión indirecta de la explotación, o sea por la privatización, las normas de defensa de la competencia obligarían a contratar mediante licitación pública para que cuantos estuvieran interesados en él pudieran competir entre sí presentando sus efectos. Algunos defensores de esta operación la justifican diciendo que lo que se privatizó fue más un contrato que una compañía, ya que ésta sin el contrato, como habéis visto, valía bien poco. Así pues, Aldeasa se beneficia de un privilegio desde el año 1997 en que se privatiza y se le otorga un contrato por adjudicación, o sea a dedo, sin concurso público para explotar el 88 por ciento de sus espacios comerciales en AENA. Lo más llamativo de este contrato, la vía por la cual Aldeasa, ya compañía privada, ha causado un serio perjuicio a las arcas de AENA, es la introducción de una cláusula por la cual, en previsión del cambio de régimen para los pasajeros que se desplacen entre dos puntos de la Unión Europea y cuyas compras pasarían a ser consideradas compras en el mercado interior, se establece que para ese caso y solo para ese caso el canon sería un porcentaje del excedente empresarial en lugar de un porcentaje sobre ventas, régimen que continuaba vigente para las ventas libres de impuestos, es decir, para las que realicen los viajeros con destinos a puntos geográficos fuera de la Unión Europea. Este sistema de determinación del canon, que se sepa, para que lo sepan todas SS. SS., no se aplica en AENA a ningún tipo de concesiones, estableciéndose en todas ellas un canon porcentual sobre las ventas, ni siquiera en aquellas en cuya gestión participa AENA, como es el caso de la explotación de la restauración en el aeropuerto Madrid-Barajas, cuya concesionaria, Raesa, está participada en un 49 por ciento por AENA y cuyo régimen de cánones se cifra en un porcentaje sobre las ventas que la misma realiza. Permítanme que desgrane este punto en todos sus perfiles y derivaciones, dadas las consecuencias económicas que para AENA han tenido desde su entrada en vigor en 1999 hasta nuestros días. La primera cuestión a subrayar es que el cambio de fórmula a porcentaje sobre el excedente empresarial no tiene encaje en ninguna legislación de contratos del Estado ni tampoco en la regulación de las concesiones de dominio público. Es de dudosa legalidad. Sorprende que un tema de este calado sea impulsado por la Dirección General de Patrimonio, que tenía entre sus cometidos velar por la pureza en la aplicación de dicha legislación. En ese sentido, la propia Intervención General del Estado, en su informe de auditoría sobre los planes de actuación del Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea en el ejercicio 2001-2002, recibido el pasado 14 de enero de 2005, también apunta en esta dirección. Concretamente, en la página 17, cuando habla de los ingresos comerciales, dice que el complejo método aplicado a las tiendas libres de impuestos origina una demora en la liquidación definitiva, así como un coste añadido, exigi-

dos para su verificación. La circunstancia de que el canon definitivo se calcule sobre el excedente neto empresarial y no sobre el volumen de ventas vincula el importe recaudado al resultado de explotación y de gestión y puede dar lugar a una sensible y baja recaudación. En la página 20, en recomendaciones, el punto 2 dice lo siguiente: Los nuevos contratos que se formalicen, así como los que sean objeto de prórroga, deberán ajustar la estructura del canon a las directrices de AENA, que incorporan un mínimo asegurado anual para aquellas concesiones en las que existe un canon variable sobre el volumen de ventas. La segunda cuestión es que, de acuerdo con el redactado de esta cláusula, correspondía y corresponde a AENA definir qué tiendas pueden trabajar en el doble régimen, es decir, sujetas al canon sobre venta, lo que sería el régimen general, y al excedente neto empresarial, situación excepcional y transitoria, y cuáles no, algo que Aldeasa ni siquiera ha consultado, haciendo una aplicación general de dicho esquema de forma absolutamente unilateral.

Finalmente, llamo la atención de SS. SS. sobre la perversión de un sistema que deja a la decisión de una de las partes, Aldeasa, que en definitiva es una usufructuaria de un negocio que es propiedad de AENA, la definición de la cifra de ventas y la determinación de los gastos en una compañía que opera en España, objeto del contrato, y también fuera de España. La posibilidad de trasladar ventas de un punto dentro del contrato a otro punto fuera del contrato y al contrario en lo referente a los gastos, puede permitir manipular la determinación del excedente y, en consecuencia, predeterminar los ingresos de AENA. Por otro lado, AENA soporta, para que lo sepáis, el 60 por ciento de los gastos resultantes de unas políticas en las que no tiene ninguna influencia. Dejaré algunos ejemplos llamativos para el turno de contestación a sus preguntas, a fin de no extenderme demasiado en esta parte, aunque espero que calibren la magnitud del problema. En este punto simplemente quiero deciros de qué forma se calcula el excedente neto empresarial. Primero, sumas de ventas netas; después se deducen los costes de venta, igual a margen comercial; después se deducen —todo es deducir— gastos varios de mercancías como transportes y fletes, coste de almacén, de distribuidor, servicios bancarios; otros gastos, vuelve a deducir otros gastos varios como canon de servicios, reparación y conservación, publicidad y propaganda, limpieza, vigilancia; otros gastos, gastos de personal, amortizaciones, y después, por si se equivocan, un 3 por ciento sobre ventas en concepto de coste de estructuras, igual a excedente empresarial. Baste mencionarles que, mientras las ventas declaradas por Aldeasa en el periodo 2000-2003 crecieron un 35,6, los ingresos de AENA solo lo han hecho en un 25 por ciento. **(Rumores.)** Desde esta otra perspectiva...

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, les ruego silencio, por favor. Permitan al señor Azuaga que desarrolle su intervención.

Puede continuar.

El señor **PRESIDENTE DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA)** (Azuaga Moreno): Gracias, señor presidente.

Decía que baste mencionarles que, mientras las ventas declaradas por Aldeasa en el periodo 2000-2003 crecieron un 35,6 por ciento, los ingresos de AENA solo lo han hecho en un 25 por ciento. Visto desde otra perspectiva, el cambio de sistema ha hecho que los ingresos de AENA por este concepto hayan pasado de representar el 28 por ciento de las ventas a tan solo el 17,5 por ciento. En este sentido les llamo la atención sobre los cuadros que les he distribuido, donde se recoge este continuado deterioro. No sé si se han distribuido unos cuadros a los diputados. Me gustaría que se hiciera. **(Pausa.)**

En el primer cuadro hay una evolución del canon a la concesión de tiendas libres de impuesto y se ve cómo se pasa en el año 1997 del 28,63 a lo que hoy, trasladando el excedente neto empresarial a un porcentaje sobre ventas, sería el 17,47. Bien es cierto que la falla grande ocurre justo en el segundo semestre de 1999, que es cuando cambian la abolición con el *duty free*. En el cuadro dos... **(Rumores.)** Si me dejan, porque se me está interrumpiendo y no puedo continuar.

El señor **PRESIDENTE**: Puede usted continuar, señor Azuaga.

El señor **PRESIDENTE DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA)** (Azuaga Moreno): En el cuadro 2 hay una cosa muy interesante que quiero que vean, la evolución de las ventas, los costes, los excedentes empresariales y los ingresos desde el año 2000 a 2004. Veréis que son muy significativas. Mientras que las ventas siguen para arriba, también exponencialmente los gastos de la empresa siguen, al mismo ritmo, para arriba, pero el excedente neto empresarial y los ingresos para AENA siguen en punto muerto desde el año 2000 a 2004. Queda claro un evidente deterioro de las condiciones de AENA, a pesar de que las ventas de Aldeasa han venido creciendo constantemente durante los últimos ejercicios. Ello constituye, desde luego, un contrasentido que trae su causa en el incremento constante de los gastos de esta compañía que, al computarse para el cálculo del excedente neto empresarial, hace disminuir éste. Por tanto, las cantidades percibidas por AENA son en concepto de canon, con el grave perjuicio que ello supone para la Hacienda pública y en mucha mayor medida para los recursos de AENA, que desde la aprobación en 1997 de la Ley de organización y funcionamiento de la Administración General del Estado tiene carácter —como bien sabéis— de entidad pública empresarial, lo que

implica que debe autofinanciarse sin tener que acudir a la protección que brindan los Presupuestos Generales del Estado. Ni que decir tiene en qué medida esta errónea política ha lastrado y condicionado negativamente el funcionamiento y, en definitiva, la cuenta de resultados de AENA.

Ahora pueden SS.SS. entender mejor por qué AENA ha venido insistiendo en que se colocasen terminales de puntos de venta en todas las cajas de las tiendas de los aeropuertos nacionales. Algo a lo que conminaba a la compañía Aldeasa en mi carta de 17 de enero. Dejo una pregunta para que cada uno de ustedes la responda en conciencia: ¿Cuál puede ser la razón por la que Aldeasa ha venido negándose sistemáticamente a colocar unos terminales de los que dispone cualquier cadena de tiendas de nuestro país? ¿Ustedes se imaginan a una gran superficie o al Corte Inglés no habilitando en su espacio comercial a una concesionaria un terminal de punto de venta? ¿Por qué lo hemos permitido nosotros? Encuentro varias respuestas, pero solamente voy a decir una, porque ello habría permitido a AENA conocer con exactitud las ventas en cada tienda y en el conjunto de sus concesiones y haber podido aplicar el contrato, discriminando el canon en función de que el adquirente viajase dentro o fuera de la Unión Europea; situación absolutamente anómala y extraordinariamente grave. Anómala, porque la misma Aldeasa paga mayores cánones en aquellos contratos que mantiene fuera de España y porque no existe en el mundo situación similar a la que goza Aldeasa de retribuir —propietario de la superficie en la que basa y desarrolla su objeto social y actividad— mediante un mecanismo de excedente neto empresarial en cuya formulación, conformación y ulterior liquidación AENA tiene escasa o nula posibilidad de control y reclamación. El contrato con AENA convirtió a Aldeasa en el principal operador de tiendas de los aeropuertos españoles y el resultado ha sido que los ingresos comerciales por pasajeros de los aeropuertos españoles son de los más bajos de Europa y de los aeropuertos con los que se puede comparar. Simplemente quiero comentarles que en el último informe del laboratorio de investigación del transporte, titulado *indicadores de rendimientos aeroportuarios*, en el que se ve la productividad por cada uno de los sectores de los aeropuertos y realizado con datos de 2004, se puede deducir que los ingresos comerciales —no olvidéis que el 88 por ciento de todos los espacios comerciales de AENA lo tiene Aldeasa— por pasajero de AENA están muy por debajo de los de otras organizaciones aeroportuarias mundiales. En el estudio se evalúan 47 organizaciones, AENA está un 66 por ciento por debajo de la media y con respecto a los otros cuatro grandes grupos aeroportuarios está en el 76, 71, 64 y 62 por ciento por debajo de la media. Si lo comparamos con otros aeropuertos de menor tamaño, por ejemplo, ANA, aeropuerto de Portugal o de Bruselas, AENA también se sitúa por debajo en un 45 por ciento y en un 73 por ciento respectivamente. Mientras

empeoraban las condiciones para AENA, Aldeasa generaba resultados que le permitían financiar operaciones internacionales, mantener estructuras directivas sobredimensionadas y, sobre todo, con muy suculentas y altas remuneraciones. Permítanme que les ilustre sobre cuáles son los cánones que se pagan en otros aeropuertos y los que Aldeasa paga en aeropuertos distintos a los españoles. Estas son las condiciones de contrato que Aldeasa mantiene fuera de España. En Chile paga un 40 por ciento sobre ventas. En Perú, Lima, un fijo más un variable en torno al 32 por ciento sobre ventas. En México, Cancún, pagan un 35 por ciento de lo que un 5 por ciento es para aduanas. En Venezuela —cuando la tenían, hoy en día no lo tienen—, tenían un contrato que empezaba a pagar el 30 por ciento y terminaba en el 40. En Portugal pagan un 38. En España, un 17,47.

Por otro lado, el siguiente cuadro pone de manifiesto las condiciones vigentes en otros aeropuertos. Me vais a permitir que no diga la compañía, que la tiene, pero si queréis se lo dejo después al presidente para que se pueda leer. En Túnez, en todos los aeropuertos se paga el 32,8. En Rabat, en Marruecos, se paga el 27. En Singapur, el 42. En Newark, en Estados Unidos, el 23. En Osaka, Kansai, el 24. En el grupo de los tres aeropuertos mexicanos se paga el 24. En Lahore, en Pakistán, se paga el 24,5. En Heathrow, en el Reino Unido, el 29,2. En Stanted, el 25,1. En Los Ángeles, el 27. En Miami, el 27 hasta el 35. En Santiago de Chile, ya lo he dicho antes, el 42. En Lima, también lo he dicho antes, el 34. En Caracas, los que se han quedado con él —ya no es Aldeasa—, el 38. En España —insisto—, el 17,47. Todas estas cuestiones que le estoy relatando fueron objeto de preocupación por parte de mis antecesores y se remontan a la primera liquidación que hizo Aldeasa bajo el nuevo esquema. En el primer trimestre del año 2000 el presidente por aquel entonces de AENA se negó a admitir la liquidación presentada por Aldeasa, y en cartas del 7 de febrero y del 3 de marzo de ese año ponía de manifiesto su desacuerdo con la forma en que Aldeasa estaba interpretando y aplicando el contrato y conminaba a su presidente a modificarlos sin que Aldeasa se diera por aludida. Tengo aquí las cartas, algunas son bastante interesantes y tratan sobre otros temas. Por premura de tiempo, voy a dejarlas y si alguno pregunta después, sería interesante hablar sobre el contenido de algunas de ellas. Su sucesor trató de nuevo en el año 2000 de reconducir la situación y el presidente de Aldeasa, en su respuesta a los requerimientos de AENA, le manifestó en carta de 9 de octubre de 2000 que estaba abierto a la negociación. Pero igual que ocurrió con anteriores requerimientos, esta negociación no llegó a producirse. También hay un escrito del presidente de Aldeasa —no dirigido al presidente de AENA— después de las duras palabras que utilizó el presidente de AENA. Le mandan al presidente de AENA desde un fax de un ministerio, el 91.597.85.01, un escrito que había enviado el presidente de Aldeasa y entre las cosas

que dice al final comenta que la interpretación de los actuales gestores de AENA, que es diferente de la de sus predecesores, es injustificable. Aldeasa le dice a AENA, que es propietario de los espacios comerciales, que es injustificable, no solo por ser el contrato claro en sus términos, sino —como se ha dicho— por los propios actos de AENA. Su actuación —la del presidente— es gravísima, no solo por los accionistas de Aldeasa sino también por la propia AENA y la SEPA, pues contradice lo pactado e interpreta torticeramente un documento que fue fundamental para la privatización. Dejo también el escrito del 9 de octubre, porque es muy interesante; bueno, no voy a dejar una parte, porque me va a servir de hilo para un tema importante que acometeré más tarde. Después de decirle que estupendo, que hablaremos, que nos pondremos de acuerdo, dice una cosa en el año 2000 que se realiza en el año 2003. Dice: En cualquier caso, me gustaría comentarte personalmente todos estos aspectos y, sobre todo, hablar de la nueva área terminal de Madrid, que es urgentísimo. Ya ven si era urgente. Después lo comentaré. Yo me pregunto por qué este presidente, el del año 2000, acabó aprobando las liquidaciones de los cánones correspondientes al segundo semestre de 1999 y al año 2000 a finales de diciembre de 2001. Es una pregunta a la que solo él podrá responder. Es chocante que estas liquidaciones no hayan sido presentadas al consejo de administración de AENA ni para su acuerdo ni para su ratificación en ningún momento previo o posterior, lo que supone, de otra forma, una clara y flagrante violación del estatuto de AENA.

Permítanme que antes de continuar haga un resumen de la situación. Hemos visto cómo unas relaciones, entre AENA y Aldeasa, que venían siendo satisfactorias hasta el momento previo a la privatización, se tuercen, iniciándose a partir de ese momento un periodo de continuo desequilibrio en beneficio de la parte privada y en perjuicio de la pública, primero, mediante la venta forzada de un activo de AENA, el 20 por ciento de Aldeasa, venta directa a una compañía de régimen privado, Tabacalera —hoy Altadis—, y a un precio inferior al que se hubiera obtenido mediante un concurso público; segundo, mediante la adjudicación directa de un contrato concesional tres años antes de su vencimiento, modificando sustancialmente los plazos de vigencia, que pasan de tres a diez años, y las condiciones económicas, al insertarse la fórmula del reparto 60/40 del excedente neto empresarial; tercero, mediante la puesta en vigor a partir de 1999 de una fórmula que deja en manos privadas la determinación de los ingresos de AENA y con una extensión mayor, el *duty free* más *duty pay*, que la inicialmente considerada solo para el *duty pay*.

Pero aquí no acaban los abusos ni las desgracias para AENA. En el mes de octubre de 2003 —ya se recordaba en el año 2000—, faltando aún tres años para la expiración del plazo concesional de los espacios de Aldeasa en el aeropuerto Madrid-Barajas, que repre-

senta el 30 por ciento de sus ingresos, se renueva hasta el 31 de diciembre de 2012 sin concurso público, a dedo, para perplejidad de todos los operadores del sector y consolidando la fórmula del reparto del excedente empresarial, que —insisto— deja en manos de Aldeasa la determinación de lo que AENA ingresará por esa concesión durante todos esos años, en lo que a mi juicio es el mayor atentado a las arcas de AENA cometido en la historia del organismo, y todo ello en beneficio de unos intereses privados, con desprecio absoluto, en el mejor de los casos, de las exigencias legales y en contra de todos los informes que emanaban de los órganos técnicos del Ministerio de Fomento y desde luego, también hay que decirlo, de los distintos departamentos jurídicos de AENA. Les mencionaré que parece que el presidente de Aldeasa y otros señores cobraron un jugoso bonus por tan brillante éxito en la obtención de una concesión, la de Madrid-Barajas, clave para la compañía en un proceso, como hemos visto, muy reñido entre todos los operadores del mercado. Me sentiría tentado a continuar haciendo comentarios jocosos sobre este asunto, si no fuese porque el 60 por ciento de esos bonus lo pagó la caja de AENA y, por tanto, todos los españoles, igual que vienen pagando año tras año el espectacular aumento en las retribuciones del presidente, del director general y del equipo directivo de la alta dirección —AENA paga el 60 por ciento— Así podría seguir toda la tarde contándoles todo tipo de disparates y abusos en la política de gastos de Aldeasa.

Con la llegada del nuevo equipo directivo de AENA, y una vez analizadas las cuentas de la entidad, se llegó a la inmediata conclusión de la necesidad de mejorar, entre otras cuestiones, los ingresos comerciales, sobre todo cuando las previsiones de deuda eran de 5.000 millones de euros para 2004 y de 10.000 millones de euros para 2010, con unos intereses financieros que significarán que para el año 2006 estaremos en pérdidas y continuaremos así durante diez años. Ello —ya se ha explicado— viene exigido por la propia consideración jurídica de AENA y por la necesidad de alcanzar el principio de autofinanciación del sistema aeroportuario, pero es que además resulta a todas luces exigible a una Administración pública que tenga como eje de su actuación la satisfacción de los intereses generales y el principio de eficiencia en su actividad. Entenderán, por tanto, mi interés y el del nuevo equipo en poner coto a estos abusos y en restituir a las arcas de AENA lo que entendemos que se ha dejado de ingresar indebidamente.

Con esto llego a la última parte de mi primera exposición. Como habrán observado, las discrepancias y las tensiones entre AENA y Aldeasa vienen de muy atrás, al menos desde el año 2000, cuando se recibe la liquidación del segundo semestre de 1999 bajo la nueva fórmula. Ya en mi primera reunión con el presidente de Aldeasa, el pasado verano, puse de manifiesto lo urgente de alcanzar un acuerdo sobre la fórmula de operar y quedamos en iniciar un proceso que condujese a ese

fin. Desgraciadamente, y a pesar de las diversas reuniones y conversaciones telefónicas mantenidas, no se observó avance alguno. Le diré que desde que me hice cargo de la empresa, el 3 de mayo, he tenido 17 llamadas de teléfono del presidente de Aldeasa —yo, ninguna, por supuesto—, he contestado a 16 y he tenido cuatro entrevistas con este señor, todas en mi despacho, la primera, el 10 de junio a las 13 horas. Después de esta entrevista, tuve que decir a la directora comercial —que está precisamente presenciando mi comparecencia— que asistiera a todas las demás, también en mi despacho; la tuve el 30 de julio, la tuve el 13 de diciembre y la tuve el 17 de enero. Así llegamos a la famosa reunión del 13 de diciembre, en la que le conminé a que para la siguiente reunión cada uno aportase una propuesta escrita que constituyera la pieza sobre la que alcanzar un acuerdo. Dicha reunión coincide con el lanzamiento de la primera OPA, que es aprovechada por el presidente de Aldeasa para dar largas a lo que para nosotros era de toda urgencia. En las diferentes conversaciones mantenidas con posterioridad le insisto en lo mismo y fijamos como fecha de la reunión el famoso día 17 de enero. En esa reunión le vuelvo a comunicar, en presencia de la directora comercial, el objetivo de AENA de modificar el marco de su relación comercial, algo que era sobradamente conocido por Aldeasa, y le entrego el correspondiente escrito. Para mi sorpresa, el señor presidente de Aldeasa ni me aporta su propuesta ni acepta recibir la de AENA y se marcha de mi despacho. Consultados los servicios jurídicos del organismo, estos me aconsejaron el inmediato envío por correo con acuse de recibo del mencionado escrito que no me quiso recibir.

Hasta aquí el sucinto relato de los hechos, en los que habrán observado SS.SS. que solo existe el genuino y exclusivo interés de los responsables de AENA de encauzar una situación tremendamente perjudicial para el organismo. Buscar en la coincidencia de fechas o de cualquier otra índole razones oscuras de apoyo u oposición a una u otra operación de mercado me parece una broma de mal gusto y/o el deseo de desviar nuestra atención de los temas sustantivos antes relacionados. Dada la brutal asimetría entre los hechos que he relatado y esta falsa teoría de la conspiración, me sentiría tentado a acabar aquí. Pero no. Dadas las tremendas acusaciones que han realizado algunos políticos, me veo impulsado a examinar con más detenimiento las circunstancias, los intereses implícitos, las falsedades y, en definitiva, la manipulación que se ha tratado de hacer en este caso con una falta absoluta de rigor y con el único objetivo de dañar la imagen de la ministra de Fomento y del organismo que presido. La acusación de la que somos objeto es la de haber interferido con mi escrito del 17 de enero en el proceso de OPAS sobre Aldeasa desencadenado el pasado mes de diciembre, favoreciendo una determinada oferta porque concurre la circunstancia de que existe una relación de amistad

entre la ministra de Fomento y uno de los componentes de la empresa que formula la oferta en cuestión.

Me permito llamar su atención sobre algunos hechos que me parecen muy reveladores. En primer lugar, la carta llega a la luz pública porque Aldeasa, y no AENA, decide hacerla pública mediante su traslado a la Comisión Nacional del Mercado de Valores por considerarla hecho relevante. Es Aldeasa la que decide cuándo y cómo interferir en el proceso de OPAS, y algunos que conocemos por sus declaraciones en prensa en aquellos días son los que actúan de voceros y propagadores de la teoría de la conspiración. Dicho de otra manera, si Aldeasa no hubiese sacado la carta a la luz pública nada hubiese pasado y todo hubiera seguido discurriendo como lo venía haciendo antes del 13 de diciembre. En segundo lugar, como habrán observado, ha habido bastantes cartas del mismo tenor y contenido a lo largo de los últimos cinco años. Tengo aquí todas las que queráis. El señor Martínez-Pujalte López: Las que quieran, si no tiene inconveniente. ¿Por qué se comunica a la Comisión Nacional del Mercado de Valores esta carta —la mía— y no las anteriores, si tenían de una forma u otra las mismas potenciales consecuencias para la compañía? Yo también considero que una discrepancia de la entidad de la que existe entre AENA y Aldeasa desde el año 2000, con la base jurídica que la sustenta, como veremos después, debería haberse incluido en los informes, en sus memorias y, por supuesto, debería haberse informado a la Comisión Nacional del Mercado de Valores. ¿Por qué el presidente y el consejo de administración de Aldeasa no lo han hecho hasta ahora? Si tan cuidadosos son en la interpretación del concepto de hecho relevante, ni siquiera tenían que haber esperado a recibir mi carta; basta que tuvieran constancia de nuestros irrenunciables derechos y objetivos —ello quedó patente en nuestras conversaciones— para que lo hubiesen trasladado al mercado, ya que la contingencia a la que se enfrenta Aldeasa en el futuro es seria, como después veremos. El último aspecto que deseo resaltar en este análisis es que en su carta de contestación el señor Fernández Olano reconoce que estas conversaciones y asuntos se venían discutiendo desde muy atrás y, en palabras textuales, era una reiteración de nuestra voluntad de encontrar alternativa a la situación planteada. A la carta del día 17 contestan el día 19. ¿Por qué no se ha dicho nada de ella? Dice esa carta: Sin embargo, este proceso, previsto con mucha prioridad al 13 de diciembre, se ha visto alterado, como usted no ignora, por la aparición de una OPA que casualmente surgió en el mismo momento de nuestra reunión. Me lo dijo él delante de la directora comercial. Él fue el que me dijo lo de la OPA. Yo no lo sabía. **(Risas del señor Martínez-Pujalte López.—El señor Torres Sahuquillo: No te rías tanto.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, silencio, por favor. Puede continuar, señor Azuaga.

El señor **PRESIDENTE DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA)** (Azuaga Moreno): El señor que se ha reído, como no me conoce, cree que yo puedo ser igual que otros, y se equivoca usted porque yo cuando digo...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Azuaga, no entre en diálogo con el señor diputado.

El señor **PRESIDENTE DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA)** (Azuaga Moreno): Continúa la carta: Entiendo su carta como una reiteración de su voluntad de analizar alternativas de futuro en el marco señalado y como una expresión de su expectativa de rentabilidad comercial para los próximos años, a todo lo cual no puedo sino reafirmar nuestra voluntad de colaborar con ustedes en dicho proceso. Y acaba: No obstante, y dado el marco legal limitativo impuesto por la situación transitoria que atravesamos como consecuencia de la OPA, considero más oportuno esperar el desenlace de la misma para continuar nuestro proceso de diálogo. Con esto, si no se hubiese formado lo que se ha formado, no hubiese pasado absolutamente nada. Raramente estoy de acuerdo con los análisis y apreciaciones de un diputado que hoy está presente aquí pero esta vez, sin que sirva de precedente, coincido con él. En efecto, yo también observo que en este proceso se han podido producir actuaciones que por acción u omisión han podido derivar en una manipulación para alterar el precio de las cosas, pero estas actuaciones las han llevado a cabo personas absolutamente distintas a la que él apuntaba.

Si lo expuesto y razonado hasta ahora no fuera suficiente para que SS.SS. hayan alcanzado una conclusión, me aproximaré a esta cuestión desde el ángulo del mercado. Se aseguró que con esta carta el ministerio trataba de favorecer una operación concreta frente a otras potenciales a las que había que desanimar. Pues bien, estas cartas salieron a la luz pública el fin de semana del 21/22 de enero y el 24, martes, curiosamente, ya una empresa suiza (Dufry) presentaba una contraopa a un precio más alto, y tres días después un consorcio formado por empresas italianas (Autogrill) y la misma Altadis presentaron otra. Parece que el mercado no compró la teoría de la conspiración fabricada por algunos. Yo he estado toda mi vida profesional en la banca y les puedo asegurar que nadie pone encima de la mesa las cantidades de dinero que se pusieron en esos días si no se tiene la absoluta seguridad de que el proceso carece de toda injerencia política.

No quisiera que de mi insistencia en subrayar que fue Aldeasa la que dio luz pública a mi carta se pueda deducir que albergue ninguna preocupación por la revelación de su contenido, ya que de él se deduce nuestra firme voluntad de que a partir de ahora todas las concesiones futuras se otorgarán por concurso público y no a dedo, de que se restablecerá lo antes posible el sistema de cánones en función de ventas y de que estos

se alineen con los que se practiquen en otros aeropuertos europeos. No entiendo cómo esta declaración se puede interpretar que beneficia a un opante y perjudica a los demás. O beneficia a todos o perjudica a todos, aunque es evidente que su genuina y exclusiva intención es la de beneficiar a los accionistas de AENA, que son todos los españoles, y enderezar así el torcido rumbo con el que se caminaba en AENA en los últimos años debido a la injerencia de determinados elementos muy alejados del interés general.

Quedo a disposición de SS.SS. para todas aquellas cuestiones que me quieran formular.

El señor **PRESIDENTE**: Corresponde el turno de intervención de los distintos grupos parlamentarios. ¿Qué grupos parlamentarios desean hacer uso de la palabra? (El señor **Martínez-Pujalte López: Los primeros seremos nosotros ¿no?**) No, el artículo 203.2 no establece esa preferencia. Dice: Después de la exposición oral del Gobierno podrán intervenir los representantes de cada grupo parlamentario por tiempo de diez minutos, fijando posiciones, formulando preguntas o haciendo observaciones, a las que contestará aquel sin ulterior votación. Y el turno de intervención es de menor a mayor. Es lo que dice literalmente el artículo 203.2 del Reglamento, y así lo hemos hecho a lo largo de toda la sesión.

El señor **MERINO LÓPEZ**: Señor presidente, yo creo que usted está alterando en esta comparecencia lo que se ha hecho habitualmente en esta legislatura en esta Comisión. Siempre el primero que interviene es el grupo que proponía la comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Acabamos de tener dos bloques en los que hemos seguido rigurosamente este orden, y además le acabo de leer el artículo del Reglamento, no me lo he inventado yo.

El señor **MERINO LÓPEZ**: Señor presidente, no se puede comparar lo que hemos hecho anteriormente en la Comisión con esta comparecencia, porque lo de antes en mi tierra lo llamamos gazpacho, es decir, el compareciente hablaba de todo y de siete comparecencias...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Merino, le repito que me estoy limitando estrictamente a aplicar lo que dice el Reglamento literalmente.

El señor **MERINO LÓPEZ**: Usted dice que es así, y entonces tengo que decirle que usted ha estado incumpliendo el Reglamento todas las sesiones anteriores.

El señor **PRESIDENTE**: Lo comprobaremos, señor Merino.

¿Grupos parlamentarios que desean intervenir? (Pausa.)

En primer lugar, el señor Grau tiene la palabra, después el Grupo Parlamentario Popular y, finalmente, el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **GRAU I BULDÚ**: Muchas gracias, señor Azuaga, por su explicación. Nuestro grupo no ha pedido su comparecencia, pero, lógicamente, hemos oído con mucha atención sus explicaciones. A mí se me ocurre que ante tal cúmulo de incumplimientos o al menos de falta de aplicaciones legales, surgen una serie de preguntas sobre las que usted guarda cartas para sacar según se le pregunta. Nuestro grupo no tiene preguntas que hacerle ahora, pero como profesional en este caso y teniendo en cuenta que se refiere a AENA, posiblemente el contrato de Aldeasa necesitaba una auditoría externa que completase la situación que usted nos ha expuesto, que lógicamente le acepto, pero la auditoría le daría una objetividad mayor que la que usted pueda presentar. Respecto a su comparecencia, mis preguntas irían en el sentido de que parece que en el momento de la concesión de los espacios de los *duty free* de Barajas existían ya planos en los que se marcaban las áreas que Aldeasa tendría que tener y que esto ya se daba a los posibles licitantes que podía haber en esta situación. Sobre la situación de los *duty pay* nuestro grupo no tenía demasiado conocimiento, pero entraban en una cierta competencia con los *duty free* de Aldeasa. Nos hubiera gustado que su información hubiera venido respaldada por un apoyo externo a su gestión, como haría cualquier persona que de repente se encuentra con una determinada situación difícil de explicar, sobre la cual usted tiene informes de la Dirección General de Patrimonio que se refieren a determinadas actuaciones, según me han contado, que usted ha tenido, pero con una auditoría posiblemente se habrían facilitado las relaciones entre Aldeasa y AENA.

También entendemos que no ha habido amparo legal suficiente para la contratación con Aldeasa; que posiblemente sea necesario buscar y definir cuál tiene que ser este amparo legal, no basado directamente en unos acuerdos de los consejos de administración, porque se trata de una empresa pública, que es AENA, que defiende los intereses de los ciudadanos, Aldeasa en un principio también los defendía; aunque ahora hay un cambio de accionariado, pero, en definitiva, hay una participación pública en ambas y tiene que haber un funcionamiento y un amparo legal de este funcionamiento. Las adjudicaciones no tienen una fórmula que realmente contemple una analogía con las otras actuaciones de las empresas públicas, lo que sorprende, y de alguna forma esto necesita un ajuste o una revisión. Todo esto se complica ahora con una OPA sobre esta empresa. Por ello, aunque su comparecencia ha sido amplia y detallada, nos hubiera gustado tener aquí una información complementaria que nos hubiera dado al menos una tercera visión para que, a la espera de lo que se va a producir en el debate de esta comparecencia, los grupos hubiéramos podido tener un posiciona-

miento de terceros objetivo y profesional respecto a esta acción.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Martínez-Pujalte, tiene S.S. la palabra.

El señor **MARTÍNEZ-PUJALTE LÓPEZ**: Muchas gracias, señor presidente de AENA, por su comparecencia, le agradezco que hoy esté aquí. Lamento que se haya equivocado, porque mi grupo es el Grupo Parlamentario Popular y no Aldeasa. Nosotros no defendemos los intereses de Aldeasa ni de ninguna otra empresa privada; que cada uno defienda sus intereses. Usted se ha equivocado, ha creído que este grupo defiende a Aldeasa, y no es así. Usted me encontrará defendiendo los intereses de AENA, pero donde no me encontrará, señor presidente, es haciendo que AENA participe en que un amigo suyo —de usted— y de la ministra se hagan con una empresa favoreciéndoles ustedes el camino. Ahí no me encontrarán, pero ayudando a AENA por supuesto que sí. Ahí me encontrará siempre, señor presidente.

Si usted hace contratos, cuando venzan las concesiones, y son públicos, me encontrará siempre, si se respetan las OPA, nos encontrará siempre a mí y a mi grupo. Lo que no es de recibo es que usted no supiera que se hacía una OPA. Seguramente tampoco sabía que a la mujer del que presentaba la OPA la habían nombrado ustedes directora de la Fundación AENA, eso también ha sido una casualidad, no lo sabía usted. Tampoco sabía que esa carta se mandó ni que había una OPA cuando esa carta se envió, también es una casualidad. Pero esa carta establecía unas condiciones de futuro que perjudicaba a los accionistas porque era una carta que alteraba las condiciones. Le voy a leer una cita, porque usted ha engañado hoy aquí. Usted se ha adscrito a la teoría del señor Solbes que decía: AENA comunica a una determinada empresa que va a modificar el contrato y esa empresa lo sabe desde hace tiempo. Otra cosa es cuando Aldeasa lo da a conocer a la opinión pública, y sería muy interesante saber por qué se hace en ese momento. La pregunta que usted se ha hecho es por qué Aldeasa comunica en ese momento la carta. Le voy a dar a usted la respuesta y no se la voy a dar por mi boca, sino por boca de un señor que es presidente de la Comisión Nacional del Mercado de Valores, que han nombrado ustedes. El presidente de la Comisión Nacional del Mercado de Valores afirmó que fue la propia Comisión Nacional del Mercado de Valores, no Aldeasa, la que pidió a Aldeasa que hiciese público todo el intercambio de informaciones con AENA. El presidente del supervisor aclaró que recibió una consulta de Aldeasa, cosa lógica —y luego me referiré brevemente al porqué—; si hay una OPA y hay una carta que puede modificar las condiciones de lo que los señores de la OPA están adquiriendo, lógicamente, Aldeasa va a la Comisión Nacional del Mercado de Valores, que es donde se ha presentado la OPA para su aprobación, y

dice: Hay esto, ¿es un hecho relevante? Y el presidente de la Comisión Nacional del Mercado de Valores es el que les contesta, y no como dice el señor Solbes lanzando infundios o como usted ha hecho hoy por lo menos cometiendo el pecado de omisión —no digo de acción— de no referirse a lo que ha dicho el señor Conthe. Dice el presidente de la CNMV que han nombrado ustedes, señor Conthe, que es él el que dice que se publique. Añade que tras recibir una consulta de Aldeasa decidieron curarnos en salud y pedirles que difundiesen toda la información relevante al mercado. Dice el señor Conthe, no Martínez-Pujalte. Me ha llamado usted vocero, y yo se lo agradezco, ha mencionado tantos países sudamericanos, soy el vocero de mi grupo en esta Comisión hoy, yo no le voy a llamar nada a usted. Es el señor Conthe el que posteriormente dice: AENA llevaba tiempo tratando de mejorar los cánones que le paga Aldeasa. Esto no me parece mal, es su obligación, y si no lo hace sería malo. Lo que mucho me temo es que este fervor por mirar el pasado viene promovido porque la OPA de su amigo no ha salido bien. Quizás es un mal pensamiento que tengo porque no es verdad. Si la OPA de su amigo hubiera salido bien no estaríamos hoy hablando aquí de esto. Dice el señor Conthe que al igual que defiende la empresa que explota las tiendas en los aeropuertos, aseguró que no había base jurídica para ello. Que mi grupo denuncie que le parece mal que en una operación económica privada se haga una OPA y que en ese momento haya una carta cambiando la concesión de Aldeasa a AENA, que a nosotros nos parezca que eso es denunciable porque ahí se puede producir un cambio de las condiciones que abarate el precio y facilite la entrada de esa OPA, porque usted sabe como yo, señor presidente —sabemos los dos algunas cosas que están en el mercado—, que hubo alguna OPA que no se realizó por la incertidumbre de los contratos de futuro... **(El señor presidente de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Azuaga Moreno: ¡Después me lo dice!)** Esa OPA unida a la carta hizo que se ofrecieran unos euros por acción. Efectivamente, S.S. tiene razón. Cuando estalla el escándalo, cuando fracasa la OPA, hay otras OPA y el resto de OPA ponen de manifiesto que el precio de la acción no es el que había marcado su amigo, que la compañía valía más. Ahora bien, como les falla la operación, quieren echarle la culpa a la empresa y quieren variar las condiciones del futuro. Ya veremos qué pasa. Yo no se lo aconsejo. Dentro de unos días se debería aprobar la tercera OPA por la Comisión, se debería abrir un plazo de sobre cerrado para los que quieran ir al concurso público y hacer sus ofertas, y a partir de ahí AENA —siguiendo los criterios que usted ha mencionado que yo comparto, de transparencia en las próximas concesiones— va a encontrar a nuestro grupo vigilando que eso sea así. Pero en la primera OPA eso no ha sido así... **(El señor Torres Sahuquillo: ¿Y antes?)** Sí deberíamos haber vigilado antes. Para esconder esto de ahora, que es de su gestión porque no

es de la gestión de otro, nos ha contado aquí una historia que se remonta a 1974 —yo todavía no había acabado la carrera universitaria—; nos cuenta la historia de AENA desde 1974 hasta nuestros días. **(El señor De la Encina Ortega: La he pedido yo en nombre del Grupo Socialista.)** Me parece muy bien que el Grupo Socialista quiera conocer la historia...

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, no se interrumpen, van a tener todos su turno de palabra. Permitan al señor Martínez-Pujalte que desarrolle el suyo.

Señor Martínez-Pujalte, puede usted continuar.

El señor **MARTÍNEZ-PUJALTE LÓPEZ:** Señor presidente, muchísimas gracias por su amparo.

Me parece muy bien que cuente usted la historia desde 1974 hasta nuestros días, lo que digo es que en esa historia ha contado alguna falsedad y también ha omitido algunos datos también relevantes. La gestión de Aldeasa, que la defiende Aldeasa. Yo no soy el abogado de Aldeasa ni mi grupo va a ser defensor de ninguna empresa; que defiendan las empresas su propia gestión **(Rumores.)** Seguro que ha tenido usted más reuniones que yo con los gestores y con los accionistas de Aldeasa. Hace unos días, uno de los que ha participado en una tercera OPA, antiguo ministro socialista, dice en un periódico que le ha pedido permiso o le ha preguntado al Gobierno cómo estaba la operación. Yo eso no lo hago, mi grupo no va a entrar ahí, que lo haga el señor que va a hacer la OPA, que lo hagan las empresas privadas o que las relaciones empresariales se circunscriban al marco de lo privado. A mí me parece muy bien que usted defienda los intereses de AENA, pero en la privatización usted no ha dicho la verdad. Es verdad que AENA le vende a Telefónica, pero usted ha omitido —en una ocasión se le ha escapado incluso el calificativo de que Telefónica era privada— en anteriores ocasiones que Telefónica en ese momento era pública. **(El señor presidente de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Azuaga Moreno: ¡Tabacalera!)** Tabacalera, perdón. Tabacalera era pública y cuando se hace la operación se hace una operación entre empresas públicas de la propia dirección de Patrimonio. Y eso usted no lo ha dicho y lo tiene que decir. También ha omitido que después del proceso de privatización porque el Gobierno del Partido Popular, no el suyo, lo dijo hubo un informe de la Intervención General de la Administración del Estado, hubo un informe del consejo de privatizaciones y hubo una subcomisión parlamentaria que estudió ese proceso de privatización. **(El señor De la Encina Ortega: ¡Ahora vamos a hablar de eso!)** Sí, sí, vamos a hablar de todo eso. Tengo el voto particular del PSOE aquí. En el voto particular del PSOE no hay ni una mención de Aldeasa. En cualquier caso, el resto de los grupos de la Cámara mayoritariamente —entonces el Grupo Popular no tenía mayoría absoluta—, CIU, PNV, Coalición Canaria, todos, dieron el voto favorable a un dictamen que se hizo. **(El**

señor De la Encina Ortega: Te lo voy a recordar.) ¿Y sabe qué pasa? Usted lo ha mencionado, porque este tema se lo sabe bien, se lo ha estudiado. Usted sabe —y lo ha dicho— que en la privatización no se privatiza ningún activo más allá del contrato. S.S. ha hecho unas afirmaciones en su intervención dejando caer la palabra irregularidad cuando afirma que el contrato se amplía para mejorar el valor de Aldeasa, como si esto fuera para mejorar el valor de una empresa privada, para mejorar las arcas privadas versus las arcas públicas.

Usted sabe que eso es mentira, porque cuando se renueva el contrato en las mismas condiciones que existían lo que hace es privatizarse y ese contrato tiene un valor que no lo puede negar usted. Ese valor se paga por los que acuden a la privatización, ese dinero se ingresa en las arcas del Estado y, en parte, de AENA. Eso es valor posterior, y usted lo ha omitido. Usted sabe que en ese contrato de privatización se señalaba que en España iban a cambiar las condiciones de las tiendas de los aeropuertos por la desaparición de la *duty free* y que se especificaba que se iría a un nuevo sistema que permitiera resolver el nuevo reparto con equidad entre las partes. Por eso se hace una privatización a ese valor. Ahora vencen las concesiones, dentro de año y medio si no me equivoco; en año y medio vencen casi todas las concesiones menos en el aeropuerto de Madrid.

El señor **PRESIDENTE DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA** (Azuaga Moreno): Menos en el aeropuerto de Barajas.

El señor **MARTÍNEZ-PUJALTE LÓPEZ**: Usted, lógicamente, sacará a concurso las concesiones. Se hizo una privatización con un contrato y los accionistas pagaron. Le quiero preguntar: ¿quién hizo la valoración de la empresa entonces? ¿Me lo dirá usted, y me dirá si usted cree...?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Martínez-Pujalte, debe S.S. ir terminando.

El señor **MARTÍNEZ-PUJALTE LÓPEZ**: Voy a hacer unas preguntas y concluyo.

¿Me dirá usted si esa valoración estaba mal hecha y qué es lo que se estaba valorando, los activos o el contrato? Posteriormente, las relaciones de Aldeasa con AENA en el marco de lo privado: usted defiende a AENA y yo le defenderé a usted por defender a AENA; ahí yo estoy con usted. Ahora bien, no quiera usted decir qué malicioso es usted que de repente tomamos posesión del ministerio, un amigo nuestro hace una OPA, yo envío una carta el mismo día y todo eso es casualidad. Si usted acusa de manipular para alterar el precio de las cosas, como ha hecho en su intervención, está encubriendo un delito. Usted ha encubierto hoy con sus palabras un delito. Ya que son tan aficionados a ir a los juzgados, vaya usted al juzgado y denúncielo

porque, si no, usted está encubriendo un delito. Usted ha dicho hoy aquí y está en el «Diario de Sesiones» que se han manipulado para alterar el precio de las cosas. Si usted lo conoce y no lo denuncia, está cometiendo un delito. Usted ha hablado de que hay fraude en las ventas. No voy a defender a Aldeasa, me creo lo que usted dice, pero vaya al juzgado y denuncie a Aldeasa. No se puede venir a esta Comisión a decir: y ya no sigo haciendo chascarrillos. No son chascarrillos. Cuando viene un compareciente, se sienta ahí y dice que se ha manipulado para alterar el precio de las cosas; cuando viene un señor y se sienta ahí y dice que está habiendo un fraude en las ventas, esto no puede pasar desapercibido. Usted hoy ha dado un paso adelante muy importante y espero que usted vaya al juzgado. Yo he pedido públicamente —y lo reitero aquí— que si el fiscal fuera independiente habría actuado en la OPA que hizo su amigo y el amigo de la ministra y en la carta que usted mandó, porque esa carta manipulaba para alterar el precio de las cosas. Lo dije entonces y lo reitero hoy porque lo creo y, como me lo creo, lo digo. Se remontará usted a la prehistoria. Remóntese donde quiera, empiece con cosas de 1997, de 1974 o del siglo XIX. Usted es responsable de su actuación y, en este caso, su actuación ha sido flagrante. Que venga aquí acusando sin haber ido al juzgado, quiere decir que usted es un encubridor o un mentiroso.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor De la Encina en representación del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Le doy la bienvenida al señor Azuaga y le pido disculpas en nombre ajeno por las descalificaciones y acusaciones que he tenido que oír hoy aquí en sede parlamentaria, que me dan vergüenza ajena. Una vez más el señor Pujalte, en algo que es común y que le caracteriza a los veteranos que llevamos ya varias legislaturas no nos suena a nuevo, viene, como es habitual, a hacer un debate sucio, un debate de insidias, un debate de injurias, un debate de descalificaciones, de manipulaciones para enmarañar, que en eso usted y algunos más de sus compañeros son expertos. ¿Para qué? Para distraer lo auténticamente importante que es la defensa —y le felicito ya de antemano a usted, a todo su equipo y al Ministerio de Fomento— de los intereses públicos, de las arcas de AENA, que usted con la boca chica dice que la defiende, pero por detrás le hinca, como es habitual, el puñal. Eso es lo que ha venido a hacer el señor Azuaga y es lo que no han hecho durante muchos años de Gobierno ustedes desde el Partido Popular. En su intervención el señor Pujalte ha hecho unos cuantos juicios de intención. Usted atribuye intención a los demás. Espero que no lo haga mediante introspección porque no es una buena base.

Me voy a ceñir a lo que ha sido el motivo de la petición de la comparecencia del Grupo Parlamentario

Socialista, que no del señor Azuaga: para informar de las relaciones comerciales de Aldeasa con AENA desde sus orígenes hasta la fecha. Fue un compromiso que adquirió el presidente del Gobierno en una respuesta parlamentaria, desviada de su jefe de fila, el señor Rajoy, el pasado 2 de febrero donde dijo textualmente que íbamos a debatir aquí, y así se está haciendo, al mes —esto es democracia pura y viva y no lo que había antes— desde sus orígenes la privatización, los contratos y lo que ha sucedido en todo este tiempo en AENA, y de eso es de lo que yo voy a hablar. No nos cabe duda alguna y éramos conscientes los que vivimos la VI Legislatura en el año 1996, cuando ustedes empezaron a gobernar, de todo lo que se fraguó en el proceso de privatizaciones de las empresas públicas como Repsol, Telefónica, Argentaria, Iberia o Endesa y de cómo fueron colocando a personas del círculo de confianza del Partido Popular, concretamente del señor Aznar y del señor Rato, algunos de ellos ilustres amigos de pupitre del propio señor Aznar, obvia decir el nombre. Aquí hoy tengo que hacer especialmente referencia a las andanzas y tropelías cometidas en Aldeasa, motivo por el que comparece el señor Azuaga, donde el Gobierno del Partido Popular —tengo que recordarlo porque es muy fuerte— dos meses antes de su privatización, en 1997, vendió directamente el 20 por ciento de las acciones que AENA tenía en Aldeasa a Tabacalera, hoy Altadis, para luego, antes de la oferta pública de venta de acciones, hacer una ampliación del capital del 10 por ciento, a la que solamente pudo acudir Tabacalera, convirtiéndose, señor Pujalte, con el 30 por ciento en el principal accionista. Está ahí, en el «Diario de Sesiones», y en todos los sitios. Desde entonces Altadis tiene tres consejeros en Aldeasa y el presidente de Aldeasa, don José Fernández Olano, es consejero de Altadis. Además, Altadis, que acabó efectivamente también siendo privatizada en julio de 2000, es presidida por don Pablo Isla, a la sazón, en 1996, director general de Patrimonio del Estado, encargado directo por el Gobierno del proceso de privatizaciones del Partido Popular. Don Pablo Isla acaba llegando a una empresa cuya privatización había dirigido desde Patrimonio del Estado y para la que había diseñado la compra de ese 30 por ciento de Aldeasa. Nunca mejor dicho, señor Martínez-Pujalte —voy a ser bueno, no tan calificativo como usted—, aquello de todo queda en casa, en familia, atado y bien atado. Su jefe de filas diría: «¡Oh casualidad!» Que es lo que dijo el día 2 de febrero cuando nos comprometimos a que viniera aquí el señor Azuaga para hablar con transparencia y en democracia. ¿Cómo califica usted lo que acabo de decir, señor Martínez-Pujalte? ¿Dónde estaba usted que no se le encontró en ese período de tiempo, ya que tantas veces se ha ofrecido a encontrar ayuda para AENA? Lo malo de todo esto no es dónde estaba usted, que bien poco nos importa a los españoles, lo malo es que los intereses públicos de todos esos españoles se vieron y se siguen viendo gravemente perjudicados, lesionados por la

actuación del Gobierno del Partido Popular. Porque ustedes permitieron y exigieron; ustedes hicieron que el control de una empresa que iba a salir en Bolsa pasara a manos de otra sociedad controlada por el Gobierno y no ofrecieron igualdad de oportunidades a otros posibles inversores. En segundo lugar, usted, su grupo y el Gobierno, permitieron —y no sé dónde estaba usted entonces porque era diputado, le recuerdo muy bien por aquí— la ausencia de un concurso público y ello privó a las arcas del Estado del precio más alto que un proceso competitivo hubiese generado. En tercer lugar, ustedes exigieron como Gobierno prorrogar las concesiones de las tiendas de los aeropuertos a Aldeasa por adjudicación directa, a dedo, vulnerando la legislación de contratos del Estado. Y eso consta en el «Diario de Sesiones» de la fecha. Repáselo, yo se lo voy a repasar ahora. **(El señor Martínez-Pujalte López: ¡Repáselo, repáselo!)** Y lo que es peor, causaron con su actitud serios perjuicios a las arcas de AENA para que unos pocos, muy pocos, se benefician perjudicando al resto de los españoles. ¿Cómo califica usted eso, señor Martínez-Pujalte? Quizás lo califique de patriotismo ya que se les llena la boca de hablar de patria empresarial privado. ¿No cree que perdieron una buena oportunidad de haber acudido a la Fiscalía Anticorrupción? Por cierto, es usted, que habla tanto de juicio, quien ha dicho que iba a ir a la Fiscalía Anticorrupción. **(El señor Martínez-Pujalte López: ¡Que debía haber actuado, Salvador. Yo no puedo ir!)** Aquí está.

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, señor Martínez-Pujalte, no entren en diálogo. **(El señor Ayala Sánchez: ¡Está preguntando permanentemente!)**

Desarrolle S.S. su intervención, señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Continúo, señor presidente. Ustedes hablan de amistades, de los amigos. Me parece innoble. La amistad es uno de los valores más nobles del ser humano. **(Risas.)** Sí, quizás ustedes utilizan la amistad, no la cultivan como tiene que ser. La amistad es algo que tenemos que atesorar. Con ello no quiero decir que la amistad deba constituirse en una excusa o en un vehículo para hacer en la esfera pública o en la privada lo que no se debe hacer. Por eso causa perplejidad ver a los mismos diputados del Partido Popular, que en aquellos momentos jalearon, apoyaron y participaron en el reparto del botín de las empresas públicas entre sus amigos, buscar en la amistad de la ministra de fomento y el antiguo secretario de Estado de Economía con Felipe González, don Pedro Pérez, algo inapropiado o delictivo, como usted intenta imputar. Su gran error quizás es pensar que todo el mundo procedería en dicha circunstancia de la misma forma que ustedes. Hay un conocido refrán español que sintetiza lo que estoy diciendo y ustedes me van a disculpar si no lo repito.

Señorías, la utilización del poder político para que un amigo se haga con una empresa consiste en organi-

zar las cosas para que ese amigo se haga con el control y la gestión de la referida empresa sin poner un duro. Y esa es la historia del Gobierno del Partido Popular, plagada de ejemplos a los que me referiré: señor Fernández Olano en el caso de Aldeasa; don Pablo Isla, en el caso de Tabacalera Altadis; señor Villalonga y señor Alierta, en el caso de Telefónica; señor Pizarro en el caso de Endesa, etcétera. Eso sí es utilizar el poder político a favor de los amigos del Partido Popular. ¿Pueden decirme, señorías, dónde está el favor político cuando alguien, cumpliendo estrictamente con nuestras leyes societarias, leyes del mercado de valores, opta por adquirir una empresa por la que está dispuesto a pagar un precio muy superior al valor que cualquier analista y el propio mercado había adscrito a dicha empresa y además lo hace con publicidad, compitiendo con todo aquel que desea hacer una oferta alternativa, sea nacional o extranjera, como ha pasado en este proceso. Pero lo que ustedes no esperaban es que hubiera una segunda OPA, que las acciones de Aldeasa estaban inicialmente a 19, una tercera OPA. Cuando usted hace estas declaraciones y le dejan tirado, no se lo esperaba. El ejemplo que nos ocupa, que hoy nos trae aquí, permite hacer una nítida comparación entre cómo procedió el anterior Gobierno del Partido Popular en esta materia y cómo lo está haciendo el nuevo Gobierno socialista. Frente a esa opacidad en la transparencia de la información, yo le tengo que recordar que el proceso de OPA al que estamos asistiendo en Aldeasa se caracteriza por su transparencia, concurrencia y supeditación de los intereses públicos a los privados, tal y como ha quedado hoy acreditado en la primera intervención del señor Azuaga, al que quiero, de nuevo, felicitar públicamente por haber tenido la valentía de retomar la defensa de los intereses públicos de todos los españoles y del contribuyente, al pretender renegociar desde el pasado verano —como ha quedado demostrado y ahí tiene usted las pruebas— los términos de las concesiones de Aldeasa para la explotación de las tiendas de los aeropuertos, plagado de condiciones privilegiadas, gracias a que ustedes así lo quisieron en el año 1996, causando graves perjuicios a las arcas de AENA, que son las de todos los españoles.

Quiero finalizar haciendo referencia a tiempos pasados, porque usted ha hecho referencia, manipulando la información sobre las privatizaciones en períodos pasados. Consta en el «Diario de Sesiones», que lo bueno que tiene es que lo recoge todo: Aldeasa, Aceralia, Telefónica, Repsol, Tabacalera, Argentaria, Endesa, Retevisión, Inespal, Grupo Potasa, Trasmediterránea, etcétera. Le tengo que recordar, ya que ha hablado que el Grupo Socialista mentía, que el Grupo Parlamentario Socialista abandonó en 1999 la subcomisión creada en 1996 para el seguimiento de los procesos productivos de privatización —que es como ustedes lo llamaron— perteneciente al sector público porque aquello fue una farsa, una burla, al Parlamento. No lo estoy

diciendo yo, está en el «Diario de Sesiones». **(El señor Martínez-Pujalte López: ¡Es su voto particular, pero perdieron la votación!)** Señor Martínez-Pujalte, estoy en el uso de la palabra.

El señor **PRESIDENTE**: Silencio, por favor.
Señor De la Encina, continúe.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Habían transcurrido tres años desde la aprobación de aquella subcomisión, porque fueron tres años de dilaciones, engaños y ninguneo cuando el Grupo Parlamentario Socialista decide abandonar la subcomisión porque era una burla intolerable. Dado que llevábamos tres años en ella, nadie podría decir que fuimos impacientes; antes al contrario, fuimos muy cautelosos en nuestra decisión. Yo me imagino qué hubiera hecho el Partido Popular, porque todo aquel proceso —por eso queremos hablar desde sus orígenes— tuvo una falta absoluta de transparencia, a pesar de que lo primero que hicieron fue ponerle el nombre rimbombante de proceso de modernización del sector público empresarial español, además de decir que iba a tener muchísima transparencia y que iba a haber mecanismos democráticos de control. Allí, al igual que ocurre aquí en la privatización de Aldeasa que hoy estamos debatiendo, no hubo ni transparencia ni mecanismo democrático, lo que hubo fue mucha confusión entre los intereses públicos y privados, porque ya definimos al sucedáneo que se había puesto para controlar al Consejo Consultivo de Privatizaciones como un órgano fantasmagórico, que respondía exactamente a las pretensiones del Gobierno del Partido Popular. Le quiero recordar, señor Martínez-Pujalte, que al frente de aquel Consejo Consultivo de Privatizaciones se puso a un ilustre y querido diputado del Partido Popular, ex ministro. **(El señor Martínez-Pujalte López: ¿Ahora a quién habéis puesto?)** Nada de equidad, nada de transparencia, nada de mecanismos democráticos de control; nunca se conocieron las auditorías que, según el propio documento que ustedes presentaron...

El señor **PRESIDENTE**: Señor De la Encina, debe S.S. ir terminando.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Voy terminando.

En síntesis, aquel proceso solo sirvió para constituir un grupo de personas vinculadas al señor Aznar y al señor Rato, al Partido Popular, que hoy dominan la gestión de un gran núcleo económico que tiene mucho peso en nuestro país, que es quizá lo que algún diputado está hoy defendiendo. Esto lo hemos repetido hasta la saciedad en la oposición —está aquí, en el «Diario de Sesiones»— y lo seguiremos repitiendo, hoy desde el Gobierno.

Termino, pero permítanme, antes de acabar, que me refiera al libro de una ilustre persona, desgraciadamente recientemente fallecida, el señor Tusell, quien, en un

artículo publicado en algún medio de comunicación en el año 1999, decía que el resultado de las privatizaciones en el terreno político fue constituir una especie de brazo armado del Gobierno en el terreno mediático. Y terminaba diciendo: Esta contaminación entre amistad política y economía, aparte de esperpéntica, resulta intolerable en una democracia.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Azuaga, le corresponde a S.S. contestar a las preguntas formuladas.

El señor **PRESIDENTE DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA)** (Azuaga Moreno): Primero voy a contestar al señor Grau, al que agradezco sus comentarios. Me dice usted que sería oportuno y conveniente que lo que yo he trasladado aquí estuviera contrastado por una auditoría externa. Yo más bien diría —porque me hablaba usted del contrato— que por un servicio jurídico en condiciones que pudiera interpretarlo. Como tengo las conclusiones y tengo, efectivamente, un informe jurídico sobre eso, voy a contestar a su pregunta, para que se quede tranquilo, al final.

En cuanto al señor Martínez-Pujalte, diré que creía que no me iba a sacar un tema que deberíamos dejar fuera. Yo soy muy novato en esto y, la verdad, que se saque eso de la mujer de su amigo... No le voy a contestar. No le voy a contestar porque tendría que decirle quién era la anterior directora de la fundación, de dónde venía, por qué, y no lo voy a hacer. **(Los señores De la Encina Ortega y Martínez-Pujalte López: Dígallo, dígallo.)** No quiero entrar en ese juego. Ese es un sitio que no es de gestión y ahí se nombra a una persona de confianza, y yo ahora no tengo ganas de entrar a contar todo el árbol genealógico de la señora que estaba allí anteriormente, quién la puso, quién no la puso, de quién es sobrina, etcétera. No; no voy a entrar en eso y tampoco en cómo se ha hecho la gestión en la fundación y que si cuadros, que si esto o lo otro. Si quiere, me requiere a un monográfico de la fundación y hablamos de esto, pero no es el debate de ahora, que es ver las relaciones que ha habido entre AENA y Aldeasa en el campo puramente empresarial. No esperaba que usted me sacara el tema de la mujer de un señor que usted dice que es amigo mío y, por tanto, insisto, no voy a hablar de este tema. Sí hay una cosa que me ha interesado y se la voy a decir con mucho gusto.

Usted dice: AENA, por el 20 por ciento, claro que tuvo sus beneficios.

Usted dice que por aquel entonces cómo se valoró y todo eso. Yo creo que se valoró estupendamente, la verdad se lo digo, estupendamente, pero hoy en día ganaríamos mucho más dinero si tuviéramos el 20 por ciento. El precio fijo que se pagó por el 20 por ciento de AENA en Aldeasa fue de 11.344 millones de las antiguas pesetas y también le voy a poner dentro de la operación un precio adicional que hubo después de 3.677 millones; en total 15.021 millones de pesetas, que son

90 millones de euros. Hoy en día si yo tuviera el 20 por ciento sería de la única forma que en su día se podía controlar Aldeasa porque está trabajando en tu espacio comercial y tú no tienes por qué vender. Además te lo venden —como usted ha visto antes— porque usted no tuvo ni la ocasión de tener la posibilidad de no vender el 20 por ciento de AENA. Además le digo que no he podido tener el 20 por ciento de los dividendos distribuidos desde el año 1997 a 2004, que son 32.763.000 euros. También el precio actual de las acciones —que se lo pongo a 33— serían 136.600.000 euros. Eso me daría 171 millones de euros. Me dieron 90 millones de euros, es decir, estoy dejando de percibir 81 millones de euros y además —insisto— en que he perdido el control. **(Risas.—Rumores.)** Después me decía usted que no hay base jurídica para ello. **(El señor Martínez-Pujalte López: No, no, lo dice Conthe.)** Bien, dice el señor Conthe que no hay bases jurídicas para ello, y le contestaré cuando responda a la pregunta del señor Grau.

Podemos poner el porcentaje de ventas en el 28, en el 26, en el 24, o en el 22 pero, para que ustedes se hagan una aproximación de lo que está dejando de ganar AENA con respecto a la nueva fórmula del excedente neto empresarial, le diré que si estuviéramos en una media de canon —incluido el *duty free* y el *duty paid*— del 28, hoy en día, entre el último semestre de 1999, 2000, 2001, 2002, 2003 y 2004 hemos dejado de ingresar 191 millones de euros. Si nos ponemos en el 26 por ciento de canon estamos hablando de 153 millones de euros. Si hablamos del 24 por ciento —lo mínimo que están pagando en otros aeropuertos— estaríamos hablando que hemos dejado de percibir 115 millones de euros y se lo decimos en el escrito que yo le había mandado a Aldeasa, que era el más bajo de todos. No hay nadie en el aeropuerto que pague menos del 22 por ciento, que era lo que yo quería que me pagara Aldeasa, hemos dejado de percibir 76.866.283 euros; insisto, desde el segundo semestre de 1999, 2000, 2001, 2002, 2003 y 2004 y vamos a intentar que esto se solucione.

No voy a entrar en otros ejemplos de aumento desmesurado del gasto porque no me habían hecho ninguna pregunta al respecto. **(Rumores.—El señor De la Encina Ortega: Se lo iba a preguntar ahora.—El señor Ayala Sánchez: ¿Cuándo?)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, ruego silencio. **(El señor De la Encina Ortega: ¿Tanto miedo tienen a que preguntemos?—El señor Martínez-Pujalte López: Pregunta lo que quieras.)**

Permitan al señor Azuaga que continúe su intervención.

El señor **PRESIDENTE DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA)** (Azuaga Moreno): A mí no me ha preguntado nadie.

Quiero que quede claro qué vamos a hacer a partir de ahora. Desde luego, no vamos a hacer nada —y quiero

que quede claro— hasta que termine el proceso de las OPA. Dicho eso, en este sentido debo señalar, como he indicado en mi exposición previa, que ya anteriores presidentes de AENA habían manifestado su desacuerdo con los términos en que se pretendía aplicar el canon a satisfacer por Aldeasa. Tras la desaparición del *duty free*, el 2 de junio de 2000, el entonces presidente de AENA, en carta dirigida —no voy a decir el nombre— al secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento en su día, y en carta al secretario general técnico de aquel entonces de junio de 2002, se solicitó a la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento un informe jurídico —lo que usted antes comentaba— sobre el canon que Aldeasa debería satisfacer ante dicho supuesto. Dicho informe, que está aquí —por cierto que me ha costado trabajo encontrarlo—, fue emitido el 27 de junio de 2000, si bien desconocemos por qué no se aplicaron las conclusiones alcanzadas en el mismo y que favorecían absolutamente a los intereses de AENA. El 11 de mayo, el presidente de AENA solicita la remisión del citado informe, lo que efectivamente se produce en dicha fecha, si bien no lleva a la práctica, tampoco, las conclusiones alcanzadas en el mismo por motivos que desconocemos. El 11 de mayo de 2001 —aquí lo ve el presidente— el secretario general técnico demanda nuevamente el informe jurídico. En el citado informe se concluye que la situación generada tras la abolición del *duty free* (Aldeasa llevaba a cabo ventas en sus tiendas tanto en régimen fiscal ordinario, para los pasajeros con destinos europeos, como en *duty free*, para los pasajeros con destinos internacionales) no estaba contemplada en el pliego que rige la concesión, por lo que a juicio del órgano informante —o sea, de los servicios de la Secretaría General Técnica— cabría que AENA llevara a cabo alguna de las siguientes actuaciones. Primero, requerir a Aldeasa para que procediera a la suspensión inmediata de toda venta de *duty free* o modificar el pliego para incluir en el mismo esta nueva situación, con la regulación de los cánones que procedan. Pues bien, ninguna de dichas actuaciones fue llevada a cabo por AENA sino que, por el contrario, con fecha 21 de diciembre de 2001, por el presidente de la entidad se dictó una resolución interpretativa del pliego —justo el que decía Aldeasa— conforme a lo interesado por Aldeasa y en detrimento de los intereses de AENA, que era que el canon a satisfacer ante esta nueva situación, insisto, no contemplada en el pliego, seguiría siendo el excedente neto empresarial previsto para el supuesto de que dichas tiendas pasaran a vender exclusivamente en régimen fiscal normal.

A la vista del citado informe resulta evidente que AENA tenía y tiene fundamento legal para promover la modificación del pliego al haberse producido una situación inicialmente no contemplada, y en este marco de negociación es donde debe enmarcarse la carta remitida a Aldeasa por la presidencia de AENA el pasado y famoso 17 de enero. Es más. Dado el tiempo transcurri-

do desde la emisión del citado informe, el pasado 21 de febrero se solicitó a la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento nuevo informe al objeto de determinar si dicho órgano mantenía las conclusiones alcanzadas en el informe de junio de 2000 —que yo no estaba— y si las mismas mantenían su virtualidad en esta fecha. Dicho informe también ha sido remitido, informado el pasado 28 de febrero por el servicio jurídico del citado ministerio, concluyendo que la situación generada tras la abolición del *duty free* no estaba contemplada por el pliego, por lo que AENA podría en estos momentos iniciar las siguientes actuaciones: Impedir las ventas que vienen realizándose por Aldeasa bajo dicho régimen o bien modificar el pliego para dar entrada en el mismo a esta nueva situación, previa declaración de lesividad de la resolución del día 21 de diciembre del 2001 a la que antes se ha hecho referencia. En consecuencia, el presidente actual, que no hace lo que hacen otros que interpretan por su cuenta sin ratificar por el consejo de administración que es el que tiene la facultad, ante esos informes del año 2000 y de este año lo he enviado al consejo de administración precisamente de la reunión última del 28 de febrero. El consejo de administración ha adoptado el siguiente acuerdo. Primero, ratificar las condiciones puestas de manifiesto por el presidente en su escrito dirigido a Aldeasa el pasado 17 de enero para la posible modificación de la concesión de tiendas libres de impuesto, facultando al presidente para alcanzar dicha modificación con la concesionaria. Segundo, en caso de que ello no sea posible se me otorgan las más amplias facultades para llevar a cabo cuantas acciones resulten legalmente procedentes en orden a la defensa de los intereses de AENA respecto a la referida concesión. Por tanto, una vez que haya concluido el proceso en que ahora se halla inmersa Aldeasa, que quiero dejarlo bien claro, es la intención de AENA proceder a modificar el pliego que rige la concesión en los siguientes términos, que son los recogidos en la citada comunicación del 17 de enero de 2005, una modificación del acuerdo del actual marco relacional AENA-Aldeasa en el ámbito del contrato general. Dicha modificación deberá incorporar las siguientes condiciones: En cuanto a criterios de retribución de Aldeasa a AENA, pasar inmediatamente de las actuales condiciones al sistema de canon sobre ventas, concretamente para el establecimiento o transacciones realizadas en *duty paid* el 22 por ciento de variables con un mínimo anual asegurado para el 2005 de 66 millones de euros y revisable con carácter anual. Para el establecimiento o transacciones realizadas en régimen de *duty free* el 30 por ciento de variable con un mínimo anual asegurado para el año 2005 de 21 millones de euros y revisable con carácter anual. Además, garantía del mantenimiento del cien por cien de la plantilla actual. Instalación por Aldeasa, y a su cargo, de terminales en puntos de venta homologados por AENA en todos sus establecimientos dos meses después de la comunicación. Cualquier inversión de

remodelación o de nueva implantación que pudiera generarse correrá siempre a cuenta de Aldeasa como corre para todos los concesionarios. Finalmente, AENA revisará la definición del mixcomercial de los establecimientos concedidos. En caso de que Aldeasa no estuviera de acuerdo con dicha modificación, tal como resulta del acuerdo adoptado por el consejo de administración de AENA, dicha entidad llevará a cabo cuantas acciones procedan en defensa de sus intereses, que son los de los españoles, promoviendo la declaración de lesividad de la resolución del 21 de diciembre de 2001.

El señor **PRESIDENTE**: No estaba previsto otro turno. No me gusta ampliar este, pero, de hacerlo, les concederé no más de uno o dos minutos para que realicen cualquier puntualización que estimen pertinente y daré por zanjada la comparecencia.

Señor Grau.

El señor **GRAU I BULDÚ**: Voy a intervenir muy brevemente, de acuerdo con sus indicaciones.

En primer lugar, quiero agradecer la respuesta del presidente de AENA. Como ha manifestado en su respuesta que tiene dos informes jurídicos y los ha distribuido formalmente, me gustaría saber si puede hacer llegar esa información al Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y a los otros miembros de la Comisión.

En segundo lugar, no hemos entrado en la valoración de los costes. Entiendo que, al haberlo citado usted, posiblemente sea de interés para esta Comisión. Lógicamente, a nosotros nos hubiera gustado oírlo, pero en el ínterin, según sea el dictamen del informe, posiblemente seamos nosotros quienes pidamos una nueva comparecencia en esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Martínez-Pujalte.

El señor **MARTÍNEZ-PUJALTE LÓPEZ**: Señor presidente, voy a ser muy breve siguiendo sus indicaciones.

Me voy a permitir dar un consejo al compareciente y si quiere que lo tome y si no que lo deje. No le eche la culpa a los anteriores, es un consejo de amigo. Asuma usted su propia responsabilidad porque, una vez que haya hecho uso de esa carta, ya no tendrá otra. Usted tiene un problema y después de la comparecencia yo me voy con una impresión. No sé si se puede hablar o es común en esta Comisión hablar en tono coloquial, pero me lo voy a permitir solo una vez. Les han pillado con el carrito del helado y ahora están echándole la culpa a los anteriores. Les han pillado con el carrito del helado, no le eche la culpa a los anteriores. **(Risas.)**

Segundo consejo, muy breve. Defienda los intereses de Aldeasa y ahí va a encontrar a mi grupo. **(El señor De la Encina Ortega: De AENA. ¡Te ha traicionado el subconsciente!-El señor Torres Sahuquillo: ¡Está todo claro!-Rumores.)** De AENA.

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

El señor **MARTÍNEZ-PUJALTE LÓPEZ**: Defienda los intereses de AENA. Usted pone unas condiciones. No sé por qué pone el 22 por ciento y no el 25, no sé porque en vez del 30 por ciento pone el 35. No sé qué informe de valoración tiene usted, porque tendrá un informe de valoración. Ponga las condiciones que quiera y, si legalmente lo puede mantener, manténgalo. Mi grupo le respaldará en esa gestión, tiene el respaldo de mi grupo para defender los intereses de AENA y, si no los puede defender, como dice el señor Conthe, yo no entro. Será un problema de los jueces, pero no de esta Comisión, una relación comercial entre AENA y Aldeasa, porque eso no era objeto de su comparecencia; que usted defienda los intereses de AENA me imagino que estará incluido en el sueldo que tenga usted.

Tercero. La privatización sáquenla cuantas veces quieran. La privatización se hizo y hay un informe de la IGAE posterior. No existen informes de privatización previos a 1996 de la IGAE, sino un dictamen del consejo de privatizaciones, el cual concluye diciendo que se han cumplido suficientemente los principios de publicidad, transparencia y libre concurrencia. Me da igual. Hay un informe de todas las auditorías en la Comisión, señor De la Encina. Usted no estaba en la Comisión de privatizaciones, pero hay un informe de todas las auditorías. **(El señor De la Encina Ortega: Era diputado.)** Era diputado, pero no estaba. Y hay un dictamen aprobado por el Pleno con los votos de Convergència, del PNV, de Coalición Canaria, de todos y un voto particular suyo que perdió. Se hizo bien y ahora yo le pido una última cuestión. Ahora hay unas OPA y usted dice que no va a hacer nada hasta que termine el proceso. Lástima que se haya dado cuenta de que tiene que hacer esto ahora. El día 17 —no me acuerdo la fecha exacta— de enero **(El señor presidente de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) (Azuaga Moreno): El 17.)** cuando aprobó la OPA, para no emplear más nombres ni calificativos, usted ya debía haber cumplido con este criterio que usted asume ahora. No debía haber hecho nada, porque estaba facilitando la entrada a un señor a menor precio del que señalaba el mercado. Si usted quiere que Aldeasa sea pública **(El señor presidente de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) (Azuaga Moreno): ¡Una participación, no que sea pública!)**, porque eso parece que le he entendido, que usted considera que sería muy bueno que siguiera teniendo usted una participación pública, porque así le darían dividendos, me parece muy bien que lo defienda. Nosotros defendemos que se hizo una privatización y que se aprobó. Ahora hará muy bien en no hacer nada. Posteriormente, que todos los concursos que se hagan a partir del 2006 sean con toda la transparencia posible y que no nos veamos nunca más envueltos —en su gestión— con que se facilite por AENA la entrada a nadie. **(El señor Torres Sahuquillo: ¡No como antes!)**

El señor **PRESIDENTE:** Señor De La Encina, tiene la palabra y le ruego que sea breve.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA:** También quiero realizar tres puntualizaciones, como ha hecho el señor Martínez-Pujalte, que quiere incluso marcar el orden de mis intervenciones. Tenía previsto —porque entendía, y así me lo había dicho el presidente, que iba a haber un turno de réplica— haber planteado una serie de preguntas, que agradezco amablemente al presidente de AENA que ya las haya aclarado y que son muy ilustrativas. Usted ha dicho —lo que tendremos que reflexionar todos— que AENA ha dejado de ingresar —desde la privatización de Aldeasa y teniendo en cuenta que se calcula por el nuevo sistema de excedente neto empresarial— una banda que está entre 115 millones de euros y 191 millones de euros. Las arcas españolas y los contribuyentes han dejado de percibir, a través de AENA, miles y miles de millones de pesetas gracias a la fórmula que se sacó de la manga el Gobierno del Partido Popular para favorecer a unos cuantos de Aldeasa en perjuicio de todos los españoles. Esto ya lo ha aclarado el presidente de AENA y creo que merece una reflexión. En segundo lugar, también el señor Azuaga ha aclarado los pasos que va a dar, que son muy significativos y de ellos queda constancia en sede parlamentaria. No me voy a atrever a darle ningún consejo, como ha hecho el señor Martínez-Pujalte. Dios me libre de darle consejos a un presidente de AENA que, si está nombrado, se supone que es porque tiene suficiente capacidad —como lo está demostrando— para gestionar esta gran empresa. Sí le voy a pedir, en nombre de mi grupo parlamentario, que siga haciendo lo que está haciendo: velar por la defensa de los intereses de los contribuyentes, velar por las arcas públicas y terminar, de una vez por todas, con el chollo —perdón por la expresión, pero después de lo que usted acaba de decir aquí es un auténtico chollo— que dejó el anterior Gobierno a unos cuantos amiguetes a los que puso en esas empresas y hoy continúan una vez que están privatizadas. Esto sí que se lo pide el Grupo Parlamentario Socialista. Por último, quiero resumir simplemente una frase que dijo la ministra de Fomento y que quiero hacer del Grupo Parlamentario Socialista: si Aldeasa tiene un trato privilegiado y AENA pierde ingresos, todos los españoles pierden ingresos y se benefician solo los propietarios de Aldeasa. Apúntese

a ese carro, señor Martínez-Pujalte y el subconsciente no le traicionará como lo acaba de hacer hoy aquí. **(El señor Martínez-Pujalte López: ¡Así el cuñado del señor Rubalcaba seguirá allí!)**

El señor **PRESIDENTE:** Para finalizar la comparencia, ¿el señor Azuaga, quiere añadir algo?

El señor **PRESIDENTE DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA)** (Azuaga Moreno): Voy a contestar muy brevemente. Simplemente quiero decirle al señor Grau que en el informe jurídico obviamente no están contemplados todos los análisis que he hecho del aumento desmesurado de los gastos y de lo que ganan los consejeros y mucha gente. Aquí no se lo puedo facilitar. Le puedo adelantar —se lo he dicho a la directora comercial— que no vamos a aceptar la liquidación del año 2003, porque dentro del pliego que hay actualmente tenemos la potestad de pedir unitariamente una serie de partidas, como son los gastos de personal de personas que han sido o han podido ser contratadas y de las inversiones que se han producido. No se olvide que la fórmula del excedente neto empresarial es muy perniciosa cuando no se puede en un momento determinado gestionar adecuadamente y donde tú además soportas el 60 por ciento de todos los gastos en que se pueda incurrir. Creo que en su día no calcularon bien lo que esto podía suponer de deterioro interno para poder en su día liquidar. Muchas veces el presidente de Aldeasa nos ha llamado. Al casero no se le puede liquidar en función de todos los gastos y de todos los ingresos en que hayas incurrido. Este es el precio que hay y si gestionas bien es para usted y si gestionas mal es para usted. Eso lo vamos a cortar de raíz.

Por último, agradezco de verdad al señor Martínez-Pujalte que diga que nos defenderá siempre y cuando defendamos los intereses de AENA, porque son los intereses de todos.

Muchas gracias por vuestra atención.

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

Finalizado el orden del día, se levanta la sesión.

Eran las tres y cinco minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**