



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2006

VIII Legislatura

Núm. 596

## FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAVIER TORRES VELA

Sesión núm. 33

celebrada el miércoles, 24 de mayo de 2006

Página

### ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor presidente de la Sociedad Pública de Alquiler (Rodríguez Mañas) para explicar los datos objetivos sobre los resultados de la gestión de la Sociedad Pública de Alquiler, valoración de los mismos y perspectivas para el año 2006 que justifiquen el mantenimiento de esta sociedad con presupuestos públicos. A solicitud del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 212/000981.) ..... 2

### Preguntas:

— De la señora Unzalu Pérez de Eulate (Grupo Parlamentario Socialista del Congreso), sobre valoración del Ministerio de Fomento del plan de soterramiento ferroviario previsto en la ciudad de Vitoria-Gasteiz. (Número de expediente 181/001849.) ..... 17

	Página
— Del señor Andreu Domingo (Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC), sobre proyectos de soterramiento de vías de ferrocarril convencional a su paso por cascos urbanos acometidos en los últimos cinco años. (Número de expediente 181/001979.) . . . . .	19
— De la señora Villalobos Talero (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso), sobre constitución de la sociedad mercantil conjunta entre Renfe y Siemens prevista en el acuerdo marco de colaboración empresarial suscrito por las mismas para la fabricación de vehículos ferroviarios y de sus subsistemas (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/059588.) (Número de expediente 181/002100.) . . . . .	20
— De la señora Castro Masaveu (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso), sobre fecha prevista para retirar el peaje de la autopista del Huerna. (Número de expediente 181/000008.) . . . . .	22
— Del señor Delgado Arce (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso), sobre motivos por los que el Ministerio de Fomento no ordena a Renfe Operadora que cumpla de inmediato la proposición no de ley aprobada en la Comisión de Fomento y Vivienda, el pasado 16 de marzo, referida a mejoras del material ferroviario en la provincia de Ourense. (Número de expediente 181/000918.) . . . . .	24
— Del señor Ayala Sánchez (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso), sobre seguimiento de las actuaciones del Ministerio de Fomento en materia de seguridad. (Número de expediente 181/001449.) . . . . .	26
— Del señor Heredia Díaz (Grupo Parlamentario Socialista del Congreso), sobre política del Ministerio de Fomento de supresión de pasos a nivel en Málaga, especialmente en Ronda. (Número de expediente 181/001743.) . . . . .	28
— De la señora Sánchez García (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso), sobre razones por las que se está deteriorando el servicio de Correos, sobre todo en las zonas rurales de la provincia de Palencia. (Número de expediente 181/001280.) . . . . .	30
— Del señor Campuzano i Canadés (Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), sobre opinión del Gobierno acerca de que la nueva terminal (T-4) del aeropuerto de Barajas sea plenamente accesible para las personas con movilidad reducida. (Número de expediente 181/001890.) . . . . .	32

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

**COMPARECENCIA DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD PÚBLICA DE ALQUILER (RODRÍGUEZ MAÑAS) PARA EXPLICAR LOS DATOS OBJETIVOS SOBRE LOS RESULTADOS DE LA GESTIÓN DE LA SOCIEDAD PÚBLICA DE ALQUILER, VALORACIÓN DE LOS MISMOS Y PERSPECTIVAS PARA EL AÑO 2006 QUE JUSTIFIQUEN EL MANTENIMIENTO DE ESTA SOCIEDAD CON PRESUPUESTOS PÚBLICOS. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) (NÚMERO DE EXPEDIENTE 212/000981.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar comienzo a la comparecencia del señor presidente de la Sociedad Pública de Alquiler, pero antes, si me lo permiten, les voy a solicitar, si no tienen inconveniente, una modificación en el orden de tramitación de una de las preguntas,

porque así ha sido solicitado, debido a que hay una reunión de subsecretarios y la subsecretaria del Ministerio de Fomento llegará un poco más tarde ¿Tienen SS.SS. inconveniente en que la pregunta relativa a Correos en Palencia se sustancie en el último lugar? La pregunta de Palencia es la que figura en el orden del día como número 5, que pase al último lugar, para dar tiempo a que la señora subsecretaria pueda llegar de la reunión del Ministerio.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señor presidente, ¿se habían retirado las dos preguntas que figuran en el orden del día, del diputado don Miguel Ángel Heredia?

El señor **PRESIDENTE**: Han sido retiradas, sí. Sin más preámbulo, vamos a sustanciar el primer punto del orden del día, que es la comparecencia del presidente de la Sociedad Pública de Alquiler para explicar los datos objetivos sobre los resultados de la gestión de la Sociedad Pública de Alquiler, valoración de los mismos y perspectivas para el año 2006 que justifiquen el manteni-

miento de esta sociedad con presupuestos públicos. Ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió. Señor presidente, tiene S.S. la palabra para sustanciar la comparecencia.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD PÚBLICA DE ALQUILER** (Rodríguez Mañas): Agradezco especialmente a Convergència i Unió la solicitud de comparecencia para poder informar a esta Comisión sobre la actividad desarrollada por la Sociedad Pública de Alquiler, sociedad que presido, en el seno de la política de fomento de alquiler del Gobierno de España.

Desde la creación del Ministerio de Vivienda, que hace ahora dos años y un poco más, el Gobierno socialista hizo de la política de fomento de alquiler una línea prioritaria en su política de Gobierno, siempre dentro del objetivo global de crear una ciudad sostenible para que los ciudadanos consideren el alquiler como una alternativa viable a su residencia habitual. La política de fomento de alquiler garantiza a los ciudadanos con mayores dificultades un mejor acceso a la vivienda. Jóvenes, familias con escasos ingresos, profesionales, trabajadores, familias monoparentales y aquellos otros ciudadanos que adoptan otras fórmulas de convivencia, son los colectivos sociales que han estado esperando una política activa en alquiler y no la han tenido hasta que el Ministerio de Vivienda y el resto del Gobierno no la han impulsado. No ha habido hasta ahora una política decidida e integral de fomento de alquiler. El Gobierno, desde sus diversos departamentos, ha adoptado medidas de impulso a esta fórmula de acceso a la vivienda. Desde el Ministerio de Justicia se ha impulsado la creación de las Oficinas de Señalamiento Inmediato para agilizar los procesos judiciales en materia de arrendamiento. Además, en la actualidad, en esta Cámara se está debatiendo la creación de los juzgados de proximidad que agilizarán aún más los procesos. Desde el ámbito fiscal, desde la política fiscal, además de los incentivos fiscales para los propietarios, se han introducido para las empresas o instituciones de inversión, cuya actividad mayoritaria sea el alquiler, el arrendamiento de vivienda, una serie de novedades legislativas que garantizan un mejor tratamiento fiscal, tanto para los fondos de inversión inmobiliaria como para las sociedades de arrendamiento. De esta manera, la actividad empresarial en materia de alquiler quedará beneficiada.

Centrándonos en la actividad nuclear del fomento de alquiler, liderada por el Ministerio de Vivienda, se han adoptado diversas medidas para la dinamización de esta fórmula de acceso, el Plan de Choque, que todos ustedes conocen, en Plan de Vivienda 2005-2008 y la creación de la Sociedad Pública de Alquiler. El Plan de Choque supuso un cambio radical respecto a la política de vivienda protegida y especialmente en la política de alquiler. Se incrementó la oferta de vivienda nueva para su alquiler en condiciones ventajosas de rentas, aumentando las viviendas protegidas de nueva construcción para el alquiler. Se crearon las ayudas para fomentar la

incorporación al mercado de vivienda vacía para que se pusiesen en alquiler y el ministerio puso en marcha las ayudas de hasta 6.000 euros para la rehabilitación de viviendas que fueran puestas al mercado, siempre dentro de este régimen, del régimen de alquiler. Asimismo, se crearon por primera vez las ayudas especialmente dirigidas a los inquilinos jóvenes menores de 35 años, para facilitarles el acceso a las viviendas en mercado libre de alquiler de hasta 2.880 euros anuales, a computar durante 24 meses. Se multiplicaron por nueve las actuaciones que estaban previstas para alquiler en el anterior plan del Gobierno del Partido Popular. Y los recursos económicos se incrementaron de forma muy importante, la mayor parte de los 1.030 millones del Plan de Choque fueron para financiar las políticas hasta entonces inexistentes de alquiler. En definitiva, con el Plan de Choque 20.000 familias —especialmente jóvenes— se han beneficiado de las ayudas para acceder a una vivienda en alquiler durante el programa 2004; 12.000 viviendas en alquiler nuevas; 7.000 ayudas a inquilinos y casi 700 propietarios que pusieron su vivienda en alquiler financiados por estas ayudas.

Sumada a esta medida, se aprueba el Plan de Vivienda 2005-2008, donde el alquiler se sitúa en su eje central, al objeto de conseguir que el alquiler sea una opción válida y asequible para todos los ciudadanos. Se mejoran las condiciones para la promoción de viviendas nuevas en alquiler diversificando las modalidades. Se incrementa el número de viviendas de nueva construcción en alquiler en dicho plan. Se establecen ayudas para la rehabilitación y adquisición de vivienda usada para alquiler. Se mejora la regulación de las ayudas, tanto para propietarios como para inquilinos, con el fin de movilizar la salida a mercado de vivienda vacía, para que este efecto alcance a un mayor número de ciudadanos. En este Plan de Vivienda se pone al servicio de los ciudadanos los recursos necesarios para más vivienda protegida en alquiler, 234.600 familias frente a las 21.939 viviendas del plan anterior. Es decir, el incremento es de 1.067 por ciento las viviendas en alquiler o lo que es lo mismo, se han multiplicado por 11. El Plan del Estado para 2005-2008 hace también un esfuerzo económico muy importante: se dedicarán 3.193 millones de euros a la promoción del alquiler. Es decir, exceptuando los recursos destinados a la rehabilitación, más de un 53 por ciento del esfuerzo del Plan de Vivienda se dedica a alquiler. Con ello podemos decir que hasta el momento, durante estos dos años se han beneficiado de las ayudas al alquiler previstas en el Plan de Choque o previstas a desarrollar en el Plan de Vivienda, 35.000 familias y jóvenes que han accedido y accederán a su vivienda en alquiler. Es decir, en dos años un 160 por ciento más que lo que presupuestó el anterior Gobierno para cuatro. Sin embargo, señorías, este acceso no se ha producido en todas las comunidades de forma homogénea y ello ha sido así porque también ha sido diferente el interés que los gobiernos de las comunidades autónomas han tenido para promover el alquiler. Así, por ejemplo, refirién-

donos a las ayudas a los inquilinos y a los propietarios, hay comunidades autónomas donde se han superado las previsiones y se han concedido ayudas por encima de lo inicialmente convenido con el ministerio, como es el caso de Galicia, Asturias, Andalucía, Castilla y León o Cataluña y, sin embargo, hay otras que no han demostrado ningún interés por fomentar e informar a los ciudadanos sobre las ayudas a los inquilinos. En estos dos años las dos únicas comunidades autónomas que no han presentado al Ministerio de Vivienda ni una sola ayuda a inquilinos ni a propietarios han sido las comunidades autónomas de Madrid y Ceuta. Valencia ha tenido una escasa contribución, sobre todo en lo que a la ayuda a propietarios respecta; sin embargo, la dinamización y la gestión de las ayudas a inquilinos sí ha tenido unas cifras asumibles.

Como gran medida, como herramienta estratégica dentro de esta política de Gobierno en materia de alquiler, la Sociedad Pública de Alquiler inicia su actividad como servicio público dirigido a la ciudadanía el 15 de octubre de 2005. Durante estos siete meses, 7.000 propietarios se han puesto en contacto con la sociedad para que gestione sus viviendas; 22.000 futuros inquilinos han demandado viviendas intermediadas por la sociedad. En la actualidad, la sociedad ha ofrecido a los ciudadanos de España 1.558 viviendas vacías, las cuales han dado lugar a la intermediación de 1.208 contratos de arrendamiento a fecha de hoy, pero tenemos que ser conscientes de que la Sociedad Pública de Alquiler ha hecho mucho más en el cumplimiento de su papel en la sociedad española. En este corto periodo de tiempo, ha ganado la confianza del sector de la intermediación inmobiliaria, es decir, del empresariado que intermedia en ámbito de alquiler las viviendas de mercado. Así 470 establecimientos distribuidos por toda España y más de 3.000 profesionales son colaboradores y entidades colaboradoras de la Sociedad Pública de Alquiler en la prestación de este servicio público. Por lo que respecta al sector del seguro, sector clave o pieza clave en el mercado de alquiler, ha habido una clara implicación del empresariado de las compañías de seguros en esta iniciativa del Gobierno de España, creándose incluso nuevos productos asegurativos que cubrirían los riesgos de impago y desocupación de vivienda. Por último, el sector financiero —que siempre nos acompañó en esta andadura y lo sigue haciendo— se suma a la actuación de la Sociedad Pública de Alquiler, creando un aval gratuito para los ciudadanos que usen los servicios de la misma. Pero esta actividad no se ha desarrollado en solitario, la Sociedad Pública de Alquiler, como herramienta de política de vivienda, siempre ha contado con las distintas administraciones públicas; por supuesto, con la Administración General del Estado, con las administraciones de las comunidades autónomas y con las de las entidades locales. Desde su inicio a nuestros días ha contactado con todos los gobiernos autonómicos de España y con los principales ayuntamientos. Contamos en la actualidad con el consenso de 10 comunidades

autónomas (Asturias, Cantabria, Galicia, Extremadura, Aragón, Cataluña, Ceuta, Castilla-La Mancha, Melilla y Canarias), dentro de unos días se firmará el convenio también con Andalucía y con los ayuntamientos de las áreas metropolitanas de Madrid, Valencia, Alicante, Castellón y Barcelona, entre otros. Seguimos abiertos a la colaboración, a la negociación para el fomento de esta actividad en todo el territorio nacional. Todo esto nos permite afirmar que la sociedad pública no compite y no excluye, sino que integra, colabora, aúna esfuerzos con el objetivo de que el alquiler sea una fórmula más de acceso a la vivienda. El servicio público que presta la sociedad garantiza una vivienda de calidad con la renta asegurada al propietario y a un precio asequible al inquilino. Para ello, la sociedad ha dedicado gran parte de sus esfuerzos en evaluar y analizar todas y cada una de las viviendas que los propietarios nos han confiado inicialmente. Tengo que comunicarles que un 15 por ciento han tenido que ser rechazadas por no reunir las condiciones básicas de calidad de vivienda a los ciudadanos. Por encima de éstas, han sido evaluadas por profesionales especializados 3.621 viviendas hasta la fecha, en las que, comprobada la calidad de las mismas, se han exigido las reformas básicas, reformas básicas que además también la Sociedad Pública de Alquiler puede aportar a través de sus proveedores, en tanto en cuanto el propietario así lo desee, lo cual nos permite afirmar que todas las viviendas intermediadas por la Sociedad Pública de Alquiler cumplen el principio de vivienda digna y de calidad para los ciudadanos. Además, la sociedad, durante estos siete meses ha negociado ciudadano propietario a ciudadano propietario la renta a percibir por su vivienda, pues es la sociedad quien paga la renta al propietario. De esta forma también se logra la contención del precio de esos pisos, porque mediante la negociación solemos lograr —la inmensa mayoría de las veces lo conseguimos— precios asequibles para los futuros inquilinos. El objetivo de la reducción del precio de mercado del 18 por ciento ha sido superado y, en este momento, los pisos o las viviendas de la Sociedad Pública de Alquiler están un 19,2 de media por debajo de las rentas de mercado.

En el ámbito de las políticas de igualdad, la Sociedad Pública ha garantizado el acceso de los ciudadanos a la vivienda en condiciones de equidad. Los propietarios están obligados a firmar el contrato de arrendamiento con el inquilino que la sociedad pública objetivamente selecciona, lo que garantiza la no discriminación por razón de edad, raza, sexo y otras condiciones. Todo ello conduce a que los ciudadanos, las instituciones, los profesionales, empiecen a ver el alquiler como una fórmula sólida y asequible de acceso a la vivienda. El objetivo fundamental que perseguimos es que el alquiler en España alcance las cifras de los países de la órbita de la Europa Occidental. La sociedad está teniendo una especial incidencia en aquellas comunidades autónomas que no contemplan al propio alquiler entre sus objetivos centrales, centrando sus políticas de vivienda en la cons-

trucción. No es casual que la mayor demanda de la Sociedad Pública de Alquiler se encuentre en aquellas comunidades autónomas que no ejecutan las ayudas que el Gobierno de España pone a disposición de los ciudadanos para el fomento de alquiler. Esto pone de manifiesto que es un servicio público que estaba siendo demandado por los ciudadanos y que estas comunidades autónomas no ofrecían, no daban respuesta a esta demanda. Por eso, la decisión del Gobierno de España en la creación de dicha sociedad ha sido acogida por los ciudadanos y, por lo tanto, constituye un indiscutible acierto. La mayor demanda de la Sociedad Pública de Alquiler se encuentra en Madrid, donde alcanzamos casi un 50 por ciento, seguida de la Comunidad Valenciana con un 14 por ciento. Concretamente, en Madrid han sido 2.372 los propietarios que se han dirigido a la sociedad y 12.000 los madrileños que han solicitado vivienda. Sin embargo, el Gobierno de la Comunidad Autónoma de Madrid no muestra el interés en la ejecución de las políticas de alquiler y sobre todo en el uso de vivienda desocupada. Solo un dato significativo, de las 2.544 ayudas para inquilinos y 2.385 ayudas para propietarios, al amparo del Plan de Choque del Estado, la Comunidad Autónoma de Madrid, que se comprometió a ejecutarlas a través del convenio correspondiente, no ha gestionado ni una y, los madrileños no han podido beneficiarse de estas ayudas públicas por la falta absoluta de interés del Gobierno autonómico de Madrid. Similar situación —como ya comenté antes— con respecto a la ayuda a los propietarios se ha vivido, por poner un ejemplo, en la Comunidad Autónoma de Valencia.

Por ello, aprovecho la ocasión que me brindan para anunciar que ante la objeción informativa que se está practicando en estas comunidades autónomas, tanto en la de Madrid como la de Valencia y en algunas otras, la Sociedad Pública de Alquiler va a informar y a colaborar en la gestión de las ayudas a todos los ciudadanos propietarios e inquilinos que utilicen los servicios de la sociedad, ante esas comunidades autónomas, realizando así un servicio público complementario al servicio que ya realiza dinamizando el mercado de alquiler en esos territorios. Con ello, además, se mejora la prestación de los servicios a los ciudadanos, puesto que a las ayudas del plan a los propietarios, por ejemplo, me refiero a los 6.000 euros por poner la vivienda en alquiler a disposición de la ciudadanía, se añadirá, si la alquila a través de la sociedad, los servicios habituales que ofrece la misma, entre otros, el pago mensual de renta durante cinco años en cualquier caso, la gestión de la garantía de las viviendas de calidad y además, la devolución de la vivienda en perfecto estado, es decir, el estado en que la entregó. Los inquilinos recibirán la gestión de sus ayudas, que serán tramitadas por la Sociedad Pública de Alquiler, en tanto cumplan los requisitos del Plan de Vivienda, sin tenerse que preocupar de la gestión de la documentación, ofreciéndoseles además una vivienda que al menos superará el 18 por ciento —19,2 según anuncié antes— de reducción de los precios del mercado.

De esta forma, supliremos las deficiencias de quienes todavía siguen creyendo únicamente en la política de ladrillo.

Señorías, la perspectiva que nos dan los siete meses de gestión nos permiten hacer un análisis sobre las principales características de los ciudadanos que utilizan los servicios de la sociedad pública. Por lo que respecta a los propietarios, se trata de pequeños propietarios que suplementan con la renta de la sociedad de alquiler sus economías medias, gracias a la seguridad del pago que mensualmente la sociedad realiza por el arrendamiento de la vivienda durante cinco años. Por lo que respecta a los inquilinos, en un 70 por ciento esos inquilinos son jóvenes menores de 35 años. Un tercio de los inquilinos son inmigrantes, con lo cual la Sociedad Pública de Alquiler contribuye a las políticas de integración de forma decisiva. El nivel de ingresos por unidad familiar se encuentra en un 50 por ciento del colectivo de ciudadanos que acceden a la Sociedad Pública de Alquiler entre los 24.001 euros y los 36.000 euros anuales. Por lo tanto, estamos hablando de una franja de población que se situaría en las clases medias.

Todo esto nos lleva a afirmar que el cumplimiento de los objetivos que el Gobierno de España se planteó al crear la Sociedad Pública de Alquiler está en marcha: ofrecer a los ciudadanos la vivienda desocupada existente, garantizar para ello un contexto seguro para el alquiler, pago directo de la renta al propietario, mantenimiento del buen estado de la vivienda y devolución al propietario de la misma en perfectas condiciones, abaratamiento del alquiler al inquilino, vivienda en definitiva de calidad al ciudadano. Se pretende generar un cambio cultural en la ciudadanía, los agentes del mercado y las instituciones sobre el alquiler como fórmula de uso y disfrute de la vivienda habitual. Además, consideramos que la Sociedad Pública de Alquiler debe aparecer como un centro de referencia en lo que al análisis, estudio y repercusión del fenómeno del alquiler en España se refiere. Por ello, en breve se creará en el seno de la sociedad pública el observatorio del alquiler. Es un órgano permanente, participativo —o se pretende que sea un órgano permanente y participativo— para el estudio, análisis y difusión, debate desde luego, sobre el fenómeno del alquiler en España. Su composición englobará a profesionales, representantes de las distintas instituciones, colectivos ciudadanos relacionados con el mundo del alquiler. Además, en coordinación con los servicios estadísticos del Ministerio de Vivienda, la sociedad elaborará informes periódicos sobre la evolución del mercado de alquiler y sobre la propia evolución de las políticas de alquiler en las comunidades autónomas y en el Estado. Como muestra de la conciencia del Gobierno con respecto al alquiler, el 12 de mayo —como ustedes conocerán por la prensa, aparte de por la Web de la Sociedad Pública de Alquiler— se abrió la convocatoria para solicitar las viviendas que en una primera fase pone el Gobierno de España, en colaboración con otros gobiernos autonómicos, a disposición de

los ciudadanos menores de 35 años. Para su asignación se tendrán en cuenta sus ingresos y cargas familiares. La Sociedad Pública de Alquiler ha puesto a punto para su uso 174 viviendas cedidas por la Tesorería General de la Seguridad Social, la Mutualidad de Funcionarios Civiles del Estado y el Gobierno de la Junta de Extremadura y, en un futuro, pondrá en fases sucesivas más viviendas del patrimonio público. De esta manera, el Gobierno, las instituciones, pretenden dar ejemplo al poner su patrimonio ocioso de vivienda a disposición de los ciudadanos a través del alquiler.

Y acabo, señorías. Como se puede observar, la Sociedad Pública de Alquiler ha superado con creces las previsiones que se planteó para un año en solo siete meses. Pero me van a permitir que insista en que el papel de la Sociedad Pública de Alquiler va mucho más allá del mero dato o la mera cifra. La Sociedad Pública de Alquiler no es una agencia inmobiliaria, es un servicio público que fomenta, dinamiza y facilita vivienda al sector para que la intermedie y al ciudadano para que la disfrute. Pretende un cambio de cultura en la ciudadanía y en la sociedad española en general, en el acceso a la vivienda a través de una fórmula que se adapta más y mejor a la realidad cambiante de las vidas de nuestros conciudadanos. Esperamos la colaboración de todas las fuerzas políticas para poder conseguirlo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene ahora la palabra el portavoz del Grupo de Convergència i Unió, que es el autor de la demanda de comparecencia. Señor Jané, tiene S.S. la palabra.

El señor **JANÉ I GUASCH**: En primer lugar, en nombre del Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió, queríamos agradecer la comparecencia hoy aquí del señor Rodríguez Mañas como presidente de la Sociedad Pública de Alquiler. La comparecencia que había sido solicitada por nuestro grupo parlamentario y agradeciéndole previamente esta aportación de datos, quería hacer una valoración inicial. Esta aportación de datos para Convergència i Unió no responde a lo que se pedía en la comparecencia y, por tanto, como abrimos ahora el debate, ocasión tendremos de clarificarlos. Nosotros lo que pedíamos concretamente son los datos objetivos de la sociedad, atendiendo al presupuesto que la misma tiene, al presupuesto público y, el señor Rodríguez Mañas, afirmaba al final de su comparecencia que ésta no es una agencia inmobiliaria, es un servicio público. Nosotros, como parlamentarios, tenemos un deber, también en este ámbito, el deber de controlar al Gobierno, de verificar hasta qué punto se cumplen o no los objetivos públicos, porque estamos ante una entidad pública, que controlan estas Cortes Generales y cuyos presupuestos aprobamos también aquí. Por tanto, usted ha hecho una valoración global de la política de alquiler, pero nos gustaría conocer los datos más objetivos que pueden desgranarse de su comparecencia de hoy.

Vayamos pues a esos datos objetivos de los que he tomado yo nota; algunos de ellos fueron ya avanzados en prensa por el propio Ministerio de Vivienda hace pocos días y están también publicados en la página Web, pero vayamos a los datos concretos, viviendas sobre las que finalmente, a través de la Sociedad Pública de Alquiler, en siete meses de existencia — ya más de siete meses de existencia— se han intermediado contratos finales que podemos afirmar que ya hay. ¿Cuántas familias están en una vivienda ofrecida a través de los mecanismos de la Sociedad Pública de Alquiler? 1.208; este es el dato. Cuando decimos: es que ha contribuido de manera decisiva a la promoción, porque un tercio de las mismas son para personas inmigrantes estamos hablando de 400 inmigrantes, o sea, estamos hablando de unos datos que puestos en perspectiva de lo que es el mercado de alquiler en España, son ridículos. Para nosotros son ridículos, no son datos que nos puedan servir para lanzar las campanas al vuelo de que esto está cumpliendo claramente los objetivos que se había marcado el Gobierno al crear la Sociedad Pública de Alquiler. Por tanto, aquí hay una disparidad de valoración global. Una de las preguntas que le quería realizar de manera concreta es, ¿cuál es el presupuesto global para poder hacer la ratio? ¿Qué nos están costando esas 1.208 finalmente viviendas intermediadas, con el resultado final del presupuesto de la SPA? Y más aún, el objetivo final, que es reducir precios, usted nos ha afirmado que está alrededor del 19,2 por ciento más bajo del precio medio de la vivienda ofrecida sobre el precio del mercado. Nos gustaría que se aportara a esta Comisión en qué datos objetivos nos basamos para decir que el precio final medio de esas viviendas ofrecidas está 19 puntos por debajo del precio de mercado. Necesitaríamos conocer para hacerlo bien —y ustedes, si aportan este dato, seguro que tienen medios para haberlo hecho bien— los metros cuadrados de la vivienda ofrecida, precio medio del metro cuadrado en esa zona, con precio medio de la vivienda ofrecida. Entonces, veremos que si no se llega ni tan siquiera al 20 por ciento diferencial, con unos datos que en el mercado de alquiler siempre son oscilantes en cuanto a precios, por tanto, es fácil subir o bajar ese porcentaje; lo que se ha conseguido a nivel de gasto público es simplemente ese diferencial, porque igualmente se hubieran alquilado esas viviendas en la mayoría de los casos, por la demanda, estamos en un mercado libre. Y también me gustaría conocer cuántas de esas 1.208, si el dato es ése, cuántas se han intermediado a través de Fincas Corral; porque es un intermediario privado que ya existía; no hace falta un presupuesto público para hacerlo. ¿Cuántas de esas 1.208 se han hecho a través de Fincas Corral? Fincas Corral dijo que introducía 6.000. La oferta final parece ser que son 7.000, con lo cual, la SPA sólo habrá ofrecido 1.000, pero al final hay 7.000 ofrecidas, 1.208 cerradas en contrato. ¿Cuántas lo son a través de ofertas intermediadas a través de un intermediario privado como Fincas Corral? También nos gustaría conocer este dato,

dado que se ha hecho público ese acuerdo y en ese acuerdo la expectativa era superior.

En la comparecencia que tuvo lugar en esta Comisión, el 21 de diciembre de 2005, se marcaba un objetivo para el año 2006 de 5.500 viviendas de alquiler. Este es el objetivo que se marcaba en la comparecencia del 21 de diciembre de 2005, 5.000 viviendas de alquiler y llevamos 1.208, ¿cumpliremos ese objetivo? ¿No lo cumpliremos? Quizá, los meses iniciales siempre son más difíciles a la hora del arranque, pero nos gustaría conocer exactamente si ese objetivo de gestionar 5.500 viviendas de alquiler se va a cumplir o no al final de este año 2006, dado que era el objetivo marcado inicialmente desde el propio Ministerio. Además nos gustaría conocer por qué razón se mezclan los datos. Usted ha entrado en datos de política fiscal, en datos globales de actuación de las comunidades autónomas en este ámbito y también en el ámbito fiscal. A nuestro grupo parlamentario le gustaría conocer por qué razón también el 21 de diciembre se exponía que la nueva reforma fiscal iba a introducir la deducción por el pago por renta al inquilino, y esto se marcaba ya como un objetivo, aunque finalmente, en el proyecto de ley que se ha presentado sobre el IRPF no vemos por ningún lado que el inquilino deduzca el pago de su renta en su impuesto de la renta de las personas físicas. Por tanto, aquí también tendríamos un fracaso de lo que era un anuncio del Ministerio de Vivienda. Se anuncian unas deducciones fiscales que después, cuando se presenta el proyecto de ley desaparecen. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)** Con lo cual o la coordinación entre Ministerio de Vivienda y el Ministerio de Economía, no ha existido o los datos que se facilitaron el 21 de diciembre no se ajustaban realmente a las previsiones que tenía el Gobierno.

Se nos afirma que hay 174 viviendas que tienen origen en el patrimonio público. Este es un objetivo claramente aplaudido por *Convergència i Unió*, intentar que el patrimonio público aflore a través de nuevas ofertas de contratos en alquiler, pero también aquí nos parece que nos desviamos de los datos que se anunciaban ya, 226 sólo de la Seguridad Social, en la comparecencia de 10 de octubre. Han pasado muchos meses desde el 10 de octubre y ahora parece ser que no están esas 226 viviendas de la Seguridad Social pero sí 174, añadiendo también las que ha ofrecido la Junta de Extremadura. Con lo cual, también aquí, expectativas fallidas. O sea, no vemos en ningún caso esa valoración final de que se han superado con creces las expectativas, señor Rodríguez Mañas, no vemos por dónde. Díganos una expectativa, una, que haya sido superada con creces. Usted ha acabado su intervención criticando a las comunidades autónomas y diciendo: Ministerio, me pongo una medalla, he hecho la Sociedad Pública de Alquiler y he superado con creces las expectativas. Hay 1.208 contratos intermediados, que le repito, ¿cuántos de ellos a través de la intermediación privada de Fincas Corral? Pero son 1.208 viviendas alquiladas para todo el parque

inmobiliario, para todo el problema de la vivienda en España, con un presupuesto que quiero que nos repita. Sólo le quiero recordar que hay 20 millones de capital social, 6 se aportaron en 2005 y 14 en 2006; hay una serie de gastos previstos en retribuir la red de colaboradores de la SPA casi 3 millones de euros que están en el presupuesto que se ha aprobado en estas Cortes Generales. Con sinceridad, creemos que no se está cumpliendo esa función pública que tiene el dinero de los españoles que se invierte en esa Sociedad Pública de Alquiler. Creemos que no se justifica su existencia.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Jané, el tiempo.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Como se termina el tiempo, le repito, que nos gustaría que las cifras fueran distintas, nos gustaría concretar ese presupuesto, que nos diera alguna cifra que haya superado esas expectativas, como ha dicho finalmente. En *Convergència i Unió* entendemos que si la evolución sigue siendo ésta, esa Sociedad Pública de Alquiler, que además no tiene ámbito competencial autonómico alguno que le permita actuar, por ejemplo, en Cataluña, en el nuevo Estatuto no hay encaje competencial alguno que permita actuar a la Sociedad Pública de Alquiler, no está cumpliendo su objetivo social. Puede que haya buenas intenciones pero pocas realidades fácticas que justifiquen su existencia.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Ahora tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Seré muy breve. Empezaré por decir que en la anterior comparecencia del señor Rodríguez Mañas pusimos de manifiesto que realmente una Sociedad Pública de Alquiler no se podría dedicar de forma prioritaria a la organización de los agentes privados; porque si solamente es su papel fundamental, estamos por asegurar que podrán siempre más las reglas del mercado que las reglas de un servicio público destinado a aumentar sensiblemente la vivienda de alquiler en unas condiciones ventajosas en el Estado español. Creo que hay un dato significativo que nos debe llevar a un cierto análisis y a una cierta reflexión. Si se analiza cuáles son los propietarios de las viviendas que se ponen en alquiler, que acaban teniendo algún tipo de contacto con la sociedad pública, se dice que son personas físicas en un 85 por ciento. Indudablemente una de las diferencias con algunos de los países de la Unión Europea está en el parque de viviendas, sobre todo municipales, que tienen una importancia fundamental y que son de alquiler. Intentar, en el caso del Estado español, solamente a través de la iniciativa privada, aumentar sensiblemente la vivienda de alquiler, va a ser una tarea ardua y muy difícil.

La segunda cuestión es el problema funcional o es problema de carácter competencial. Se está demostrado

que incluso hay un problema competencial en los casos donde las comunidades autónomas colaboran, entre otras cosas, porque no les queda más remedio si quieren recibir determinado tipo de dinero o, por lo menos, participar en ese tipo de financiación del Estado, como es el caso de la Comunidad de Galicia, que efectivamente tiene una política de alquiler cada vez mucho más acertada. Hay un problema competencial, hay un problema, digamos, de ventanilla única. Sería mejor que el Estado transfiriese el dinero para finalidad social de vivienda en alquiler a la comunidad autónoma bajo ciertas normas y ciertas reglas de juego, que eso sí entiendo que debería de dejar claro. Por ejemplo, si la Comunidad de Madrid no quiere hacer política de alquiler, está claro que hay que imponérselo de alguna manera, si quiere recibir una parte sustancial de dinero público, precisamente para esta vivienda de carácter social.

La tercera cuestión es que habría que analizar si, primero, por ahora no se puede saber, si es cierto que los objetivos de la sociedad de alquiler están fracasando. A estas alturas, haber puesto en el mercado 1.200 viviendas de alquiler, es decir, con contratos firmes, es un resultado bastante pírrico y que contrasta además con la cantidad de agentes, de inquilinos y de propietarios que sin embargo sí se pusieron en contacto con la agencia. Entonces, aquí hay algo extraño, por lo menos con los números que usted da. Parece que están muy abultados en todos aquellos que se pusieron en contacto, pero los resultados son muchísimo menores. Este fracaso tiene que llevarnos a la creencia de que siempre desde las comunidades autónomas y a través de las ventanillas de la propia Administración pública autonómica, como por ejemplo se hace en Galicia, se ahorraría gastos desde muchos puntos de vista, y lo harían muchísimo mejor, porque sobre el terreno y desde la proximidad seguro que esa intención se cubre con creces. Nos preocupa que, el papel que está haciendo la sociedad de alquiler esté redundando en un gasto destinado a establecimientos de intermediación, a profesionales e incluso a mutuas y entidades de crédito, que creemos que pueden tener un papel que debería de ser residual, puramente complementario y de colaboración marginal en el caso de esta política pública. Y claro, si a todo esto le van a añadir ahora ustedes un observatorio del alquiler, nos estamos preguntando hasta qué extremo no están ustedes colocando una especie de artificio con la intención de drenar las competencias definitivamente, sobre todo si puede llegar a gobernar un Gobierno con mayoría absoluta o un Gobierno con una posición prepotente. Porque está claro que ustedes lo intentan, pero si hay una reacción, parece que hay un ten con ten. No obstante, si empiezan a montar demasiadas estructuras, está claro que eso es por alguna finalidad. No tiene sentido ninguno, cuando lo lógico sería la simplificación. A ese observatorio del alquiler, francamente no le vemos ninguna utilidad, a no ser que sea concentrar todo lo que es el sector a nivel estatal, de manera que sirva para ahogar aún más o

incluso para crear una dinámica puramente a nivel del Estado español, como pasa, por ejemplo, ya en el terreno sindical o en otros terrenos económicos que tienen una gran importancia. ¿Ustedes tienen claro que la reducción del precio de la vivienda en alquiler por estos métodos fue de un 18 por ciento, entre lo que se le paga al propietario y lo que paga el inquilino? Nos gustaría saber cómo hicieron ustedes esa media.

Y por último, los beneficiarios de las viviendas de alquiler, o yo entendí mal o son los inquilinos o son clases medias, cuando habló de las rentas de 22.000 a 36.000 euros o algo así. ¿Quiénes son, los inquilinos o los propietarios? **(El señor presidente de la Sociedad Pública de Alquiler (Rodríguez Mañas): A los inquilinos.)**

Conforme pasa el tiempo, creemos que sin criticar las dificultades, que sin duda hay, para que la vivienda de alquiler aumente, sería mucho mejor condensar y concentrar todas estas funciones en las comunidades autónomas a partir de una ley de bases del Estado, con un contenido social, es decir, el derecho de los ciudadanos al acceso de una vivienda de alquiler digna y las reglas de juego establece el Estado en eso, pero que el papel del Estado fuera más de finalidad social, que de ejecución, que eso debe corresponder plenamente, con todas las consecuencias, a las comunidades autónomas.

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

El señor **BELOKI GUERRA**: Señor presidente de la Sociedad Pública de Alquiler, para empezar, hago más las preguntas y las preocupaciones expresadas hasta este momento, tanto por mi compañero de Convergència i Unió como por mi compañero del BNG; son preguntas más y preocupaciones más. Yo tampoco tengo interés mayor en centrar mi intervención en aspectos en los que usted sí se ha extendido en su presentación, en lo que puede ser la filósofa, en lo que pueden ser las políticas generales, en lo que puede ser incluso un análisis genérico del mercado del alquiler. Mire, si algo se ha movido y hubiera deseado que se hubiese movido en el mercado del alquiler en el Estado español en los últimos meses, esté seguro que no es sólo por lo que ha hecho la Sociedad Pública de Alquiler. Está seguro. No sé cuánto puede ser suyo, pero esté seguro que todo no es de esta Sociedad Pública de Alquiler.

Quisiera centrar mi intervención en algo en lo que he venido centrando mi preocupación desde el comienzo de la creación, no ya de la Sociedad Pública de Alquiler, sino del propio Ministerio. A mi grupo le ha preocupado, le preocupa y le preocupará que en un tema en el que para bien o para mal, con grandes o con pocos resultados, dependía de muchas cosas, había un cierto orden competencial y que este Ministerio, con su creación pudiera caminar hacia el desorden, hacia la desorientación al final del público y, antes o después, hacia la ineficacia y a la ineficiencia mayores. Ya llevamos tiempo, de esta

legislatura ha pasado ya más de la mitad y los tiempos de promesas se han acabado, yo entiendo que para todo el mundo, incluso para la Sociedad Pública de Alquiler. De forma que es lógico que se le pidan a usted datos precisos. Mi conclusión también es que si entre los datos precisos estuviéramos hablando de una empresa privada y, por un lado, se pusieran los medios de los que usted sí se ha dotado, medios de personal, medios económicos y, por otro lado, se valorara eso en función de los resultados, ésta sería una empresa en quiebra, se habría comido el capital inicial y con unos resultados evidentemente escasos.

En cualquier caso, mi mayor preocupación es que intervención a intervención me siento más desorientado sobre un tema que para mí es esencial, que es el de la colaboración que siempre se nos ha dicho que iba a ser uno de los grandes objetivos de esta Sociedad Pública de Alquiler y el Ministerio con las comunidades autónomas. Todo no puede ser verdad y hay cosas que no encajan entre sus manifestaciones del 21 de diciembre y las manifestaciones que usted ha hecho ahora. Usted decía entonces: todo se ha hecho y se está haciendo en conexión con las administraciones territoriales. Hoy puedo afirmar —dijo usted— que más de la mitad de las comunidades autónomas trabajan con la sociedad a través de los correspondientes convenios acordados. En la Web hay cinco convenios acordados y dos protocolos; y las comunidades autónomas, mientras nadie cambie esto, son diecisiete. Y digo yo ¿y de dónde saca usted entonces que hoy puede afirmar que más de la mitad de las comunidades autónomas? Porque es que hoy tampoco nos ha dado nuevos datos. Hoy nos ha dicho usted que sí, que ha habido, creo haber tomado nota, un par de comunidades que se habrían sumado, que son: Melilla, Canarias y Andalucía; convenios que no están colgados en la Web. Y digo yo, ¿para qué tenemos la Web, si es que son convenios ya cerrados? Pero insisto, de las siete colgadas, dos son protocolos. Pero es que usted dijo en la comparecencia del día 21 de diciembre que además han sido objeto de consenso las correspondientes a las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla y nos dice hoy de Melilla que no sé si ha terminado de firmar, que es mi duda. Y nos dijo también que se firmará en breves días con las comunidades autónomas de Valencia y Cataluña y hoy nos dice que en Valencia está usted en guerra. Sí, claro. Hoy nos ha anunciado que va a empezar, al igual que en Madrid, haciendo su propia política porque no se entiende. Claro, si un día nos dice que se va a firmar en breves días con la Comunidad Autónoma de Valencia y luego pasa esto, ¿a qué nos atenemos? Decía usted que se firmarían antes de final de año, pero es que también nos decía que se encontraban muy avanzadas las de Andalucía, Castilla y León, Canarias. Es decir, y usted concluya, salvo alguna excepción, hemos llegado a acuerdos con todas las entidades territoriales de ámbito regional. Esto no era y, muchos meses más tarde, no es verdad. Me puede decir que está intentando, que tiene muy buena voluntad y yo no tengo por

qué dudarle, yo los juicios de intención no los hago. Pero que me diga este tipo de cosas en una comparecencia y pasen los meses y no ocurra nada de lo que anunciaba, hace que estas comparecencias empiecen a estar, pues no sabemos prendidas dónde y para qué. Como comprenderá, en esta sede es preocupante, muy preocupante a mi juicio. Y yo creo que es preocupante el hecho de que esto ocurra, pero sobre todo es muy preocupante porque, si desde enero de 2006 todo lo que se ha avanzado en esta vía es lo que se ha avanzado, es que caminamos a que no va a haber acuerdos con las comunidades autónomas.

Y vuelvo al inicio de mi intervención, esto va a ser un desastre progresivamente, una mayor descoordinación y usted va a seguir con su marcha y va a crear ahora el observatorio del alquiler y lo que haga falta, y nos hablará de filosofías y nos dirá que quiere un cambio cultural. Sí, pero el punto de arranque, objeto de la máxima preocupación de este grupo y de otros —y usted debe ser muy consciente de este tema—, es que han pasado muchas cosas en el Parlamento desde que se constituyó el propio Ministerio y esta sociedad. Si vamos progresivamente peor, algo habrá que hacer, porque por las razones que sea, habrá fracasado una línea que debe ser absolutamente estratégica y que de no serlo, insisto, va a crear mucho mayor desorden, mucha mayor desorientación y al final ineficacia e ineficiencia. Y ésta es mi preocupación básica, que incluso usted viene aquí, hace manifestaciones que no son reales, que pasa el tiempo y no son reales, algo por lo que podría pasar si un poco más tarde lo que usted dice fuera real. Después de lo que nos dijo usted entonces y lo que nos ha dicho hoy, he perdido ya prácticamente toda esperanza de que éste sea un campo de trabajo ordenado y coordinado con las comunidades autónomas en su totalidad. Usted podrá decir por las razones que sea, pero objetivamente, esa línea de trabajo básica que iba a ser la de entenderse con las comunidades autónomas es una línea que yo prácticamente doy por fracasada. Y déme usted razones más poderosas que las que me dio en la comparecencia del 21 de diciembre para que lo crea, porque no tengo con el paso del tiempo. El tiempo se está acabando también para todo el mundo, estamos en la fase que estamos, e imaginar que en vísperas electorales va a haber los acuerdos que no ha habido en una legislatura, pues tampoco somos en estas alturas tan ingenuos. Ésta es una gran preocupación mía y se lo manifiesto como lo siento. Pero es que además me he leído todos los convenios, los que están colgados en la Web, no de estos tres que usted ha dicho. He intentado hacer un esfuerzo para saber cuál es su esquema para entenderse con las comunidades autónomas y no lo sé. Es decir, cual es su esquema con las comunidades autónomas que disponen de Sociedad Pública de Alquiler y también con las que no disponen de la sociedad, que es lo que aquí nos tendría que decir con toda claridad. Yo no sé cuál es el esquema de la Sociedad Pública de Alquiler para llegar a convenios con las comunidades autónomas, que tendría que ser eviden-

temente respetuoso hasta el límite con las competencias de cada cual, pero que podría establecerse en términos de una colaboración franca. Yo nunca he negado que eso pudiera ser, pero no sé cuál es su esquema y me gustaría conocerlo, porque bien pudiera ser que el fracaso que antes he constatado de esta línea de trabajo, que para nuestro grupo era absolutamente esencial pudiera deberse a que efectivamente no hay un esquema claro que sea perfectamente respetuoso con la distribución competencial por parte de la Sociedad Pública de Alquiler. Y eso sería motivo de la máxima preocupación por mi grupo.

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

El señor **BELOKI GUERRA**: Pues he terminado, presidenta.

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

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Doy también la bienvenida al presidente de la Sociedad Pública de Alquiler a esta Comisión. Le anuncio, señor Rodríguez Mañas, que mi intervención va a ser la que corresponde ante una persona que viene a esta Cámara a justificar el mantenimiento de la Sociedad Pública de Alquiler con los presupuestos públicos basándose en los resultados y se pasa el 50 por ciento de su intervención hablando de la Comunidad de Madrid, y dice además que esta comunidad no tiene interés por la política de alquiler, lo cual es rotundamente falso. El Ivima gestiona más de 25.000 viviendas en alquiler, el plan de vivienda en alquiler 2005-2008 de la Comunidad de Madrid ya tiene intermediadas 3.000 viviendas, se están tramitando 4.000, el plan anterior llegó a 8.000 y la Agencia Municipal del Alquiler del Ayuntamiento de Madrid, en un año o 14 meses desde su creación, tiene ya intermediadas 2.000 viviendas en alquiler en el municipio de Madrid, más que la Sociedad Pública de Alquiler en toda España. Por lo tanto, cuando viene a hablar de su gestión no puede usted hablar de la política de alquiler de la Comunidad de Madrid. Uno de los fracasos que usted ha tenido se lo advertimos cuando creó la Sociedad Pública de Alquiler. Le dije que era completamente absurdo que en una misma ciudad hubiera una oficina del alquiler del ámbito estatal y otra del ámbito autonómico o local. Usted dijo que eso no se iba a hacer, y el problema que tiene con algunas comunidades autónomas es que ya tienen creadas agencias municipales y organismos o entidades autonómicas del alquiler, y eso está creando confusión. Aquí hay una revista del Colegio de Administradores de Fincas en la que sale la foto de las oficinas de la Agencia Municipal de Alquiler de Madrid en una calle y la Sociedad Pública de Alquiler en otra calle de Madrid, haciendo la misma labor. Esto es completamente absurdo y es parte de su fracaso. Usted habla de la polí-

tica de alquiler de Galicia, y es que Galicia tiene la Bolsa de Alugueiro, que funciona desde hace cuatro años y está funcionando correctamente, para que usted vaya a intervenir en Galicia. Esto se lo advertimos cuando creó la Sociedad Pública de Alquiler, y el tiempo nos ha dado toda la razón. Fue un disparate político cuando se creó y sigue siendo un disparate político cuando vemos como está funcionando o está intentando funcionar la Sociedad Pública de Alquiler. La Sociedad Pública de Alquiler está firmando convenios con las comunidades autónomas en las que participan en este fracaso, a pesar de tener agencias que se dedican a lo mismo. Yo no he leído todos los convenios, como ha hecho el señor Beloki, pero he leído algunos, por ejemplo el de Cataluña, que es el primero que aparece o el último colgado en la página web, y dice en la cláusula primera: La Sociedad Pública de Alquiler actuará en Cataluña en cogestión con Adicsa y a través de la infraestructura de la que esta dispone en el territorio de Cataluña, con la finalidad que a continuación se determinará. Y en la estipulación quinta dice: Adicsa y la SPA realizarán el control de la gestión del conjunto de la red distribuidora del producto en Cataluña, a través de una comisión conjunta de seguimiento. Es decir, la Sociedad Pública de Alquiler lo que hace es firmar con una entidad autonómica un convenio de cogestión, y es la infraestructura de esta entidad autonómica la que actúa en esa comunidad autónoma. Pues bien, dos semanas después de firmar ustedes con la entidad catalana, firman un convenio al margen de la comisión de seguimiento con Fincas Corral, con el mismo fin —entre comillas— de dinamizar el mercado del alquiler. Esto es completamente absurdo, es una deslealtad institucional. Usted firma un convenio con una entidad pública en el que dice que es la que cogestiona toda la política de alquiler y la red de distribuidor del producto en Cataluña, y luego firma con Fincas Corral. ¿Y sabe por qué lo hace? Porque como quiere venir al Congreso de los Diputados a presentar unos resultados, está intentando no sólo presentar los datos de las viviendas que gestiona la Bolsa de Alugueiro gallega, la de Madrid o la catalana, sino que, como no llega, quiere también presentar los datos de las que alquilan los particulares, que las ponen a su nombre para poder venir a este Congreso a dar unos mínimos datos. Es más, aparte de la deslealtad institucional, que de eso se preocupará la Generalitat catalana, don Joan Herrera, un diputado de esta Comisión, retiró una enmienda para quitarle todo el presupuesto a la Sociedad Pública de Alquiler porque tenía garantías de que no iban a actuar al margen de las comunidades autónomas; y eso es precisamente lo que usted ha hecho en Cataluña. O sea, que no es una deslealtad ya sólo a la Generalitat catalana, sino también a un diputado de esta Comisión

Aparte del disparate político que es la Sociedad Pública de Alquiler, es también un disparate económico de gran altura. Y si seguimos permitiendo que esto continúe un año más, el disparate económico será mayor. Para firmar convenios como el que usted ha firmado con

Cataluña, siendo Adicsa la que funciona en Cataluña y la que representa la SPA o en cogestión con la SPA, usted se ha dotado de esta estructura: un presidente del consejo de administración; ocho vocales del consejo de administración; una secretaria del consejo no consejera; un director general; un director de Relaciones Institucionales; un director de administración y gestión, un director de operaciones; un departamento de negocio; un departamento de comunicación; un departamento de administración y servicios generales; un departamento comercial; un departamento de sistemas y un departamento de finanzas. Eso al margen del personal para firmar convenios con las comunidades autónomas; y esto es un organigrama que está en su página web. Con esta estructura de la que usted se ha dotado para firmar convenios con las comunidades autónomas, nos parecen pocas las pérdidas que prevé para los ejercicios de 2005 y 2006. Los presupuestos que llegaron a este Congreso preveían unas pérdidas de 4,8 millones de euros en el año 2005 y 6,8 millones de euros en el año 2006. Teniendo unos gastos de personal de 1,2 millones de euros para el año 2005 y 2,8 para el año 2006, las pérdidas son realmente pocas para lo que usted hace, que es firmar convenios con esta estructura de personal. Pero vuelvo al convenio de Cataluña —e imagino que será igual que en el resto de las comunidades autónomas—, y no hay un solo artículo en el convenio de Cataluña, ni uno solo, que suponga un ingreso para la Sociedad Pública de Alquiler. En la estipulación séptima se dice: La Sociedad Pública de Alquiler abonará trimestralmente —y cita unas cantidades— para que Adicsa pueda pagar a la red de operadores. En la estipulación novena dice que la Sociedad Pública de Alquiler se comprometerá a aportar recursos económicos, a remunerar los servicios realizados por los colaboradores a través de Adicsa, a aportar la cobertura de riesgos por el siniestro o impago de alquileres. Y para colmo, en el modelo de contrato de arrendamiento que figura como anexo V en ese convenio de Cataluña, dice que el inquilino ingresa el importe de la renta en Adicsa; esto está en la estipulación quinta del anexo V. Es decir, la Sociedad Pública de Alquiler, según el convenio de Cataluña, sólo tiene pagos y no tiene ni un solo ingreso ni en el convenio ni en los anexos que figuran en él. Es sorprendente que una sociedad que tiene cerca de 2 millones de euros de gastos de personal con la estructura que le he dicho, que no tiene ingresos y sólo tiene pagos sólo pierda algo más de 1.000 millones de pesetas en 2006, porque lo lógico, con esa estructura, es que pierda más.

En cuanto a los resultados, los datos que conocemos y lo que ha dicho usted aquí es que tiene más de 3.000 agentes colaboradores. El 11 de enero nos había comunicado que tenía 175 viviendas alquiladas y hoy dice que tiene 1.200 contratos firmados ya. No voy a decir que no me lo creo, pero lo pongo en duda porque las informaciones que yo tengo es que no llegan a 500, pero si usted lo dice, así será. Luego le voy a decir por qué y se lo voy a preguntar exactamente. Pero en caso de que

sean 1.200 ó 1.500 viviendas las alquiladas en el tiempo que lleva la Sociedad Pública de Alquiler, esto significa una media de 28 viviendas por provincia, y otra media de una vivienda cada dos agentes colaboradores. Lo han definido los grupos parlamentarios de esta Cámara: estos datos son absolutamente ridículos. Le voy a hacer solamente dos preguntas, señor Rodríguez Mañas. Sobre la primera le ruego dé una respuesta exacta porque también lo voy a solicitar a través del ministerio, ya que, como usted ha dicho, todos los contratos de arrendamiento tienen una póliza de seguro, es decir, están asegurados. Ahora resulta que no se asegura. Usted había dicho —y tengo la comparecencia anterior— que con Mapfre y con DAS se habían hecho contratos que aseguran el impago por parte del inquilino o los daños que se puedan producir o incluso el abandono. La cifra exacta a la fecha de contratos firmados con familias en viviendas de alquiler gestionadas por la SPA es de 1.208, de acuerdo. ¿Cuántas de esas viviendas son propiedad privada y cuántas propiedad pública? Estoy haciendo dos preguntas, el número exacto, que ya me ha contestado, 1.208. ¿Cuántas de las 1.208 son viviendas privadas y cuántas públicas? ¿Cuántas de las 1.208 son gestionadas directamente por la SPA en aquellos sitios donde no hayan firmado convenio y cuántas son gestionadas por las comunidades autónomas o por los organismos autónomos? Porque, claro, usted no puede venir al Congreso a darnos los datos de las viviendas que alquilan las empresas públicas autonómicas con el presupuesto que tiene la Sociedad Pública de Alquiler.

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

El señor **SANTAMARÍA I MATEO**: Señor Rodríguez, bienvenido de nuevo y gracias por su información en esta comparecencia. Señor presidente de la Sociedad Pública de Alquiler, más tarde hablaremos de resultados y recuperamos nuestra opinión, la del Grupo Socialista, respecto a los datos aportados, los resultados obtenidos y los retos futuros.

Decía que más tarde hablaríamos de valoraciones y del análisis de resultados porque, primero y con rotundidad, con la objetividad de la evidencia, quisiera felicitarles —y ruego lo transmita a la ministra— con nuestro sincero reconocimiento por cumplir, junto a otros, uno de los principales objetivos prioritarios del Gobierno de España, cual era hacer del alquiler una opción asequible del acceso a la vivienda. Señorías, los grupos representados en esta Cámara podrán estar de acuerdo o no con su filosofía, con su funcionamiento, con su configuración, con sus resultados; pero no negarán que con su sola existencia el alquiler ha merecido mayor atención de SS.SS. Además, ha venido a despertar el debate en unos, ha redescubierto la fórmula del alquiler para otros y, por supuesto, ha venido a reafirmar aquello en lo que el Gobierno se comprometió: la necesidad de atender la opción del alquiler como alternativa para la residencia

habitual. Lo comentaba usted, señor Rodríguez. Frente a la locura que supone la construcción como único y exclusivo motor de crecimiento, se evidencia la necesidad de fomentar las alternativas que mejor se adapten a los distintos ciclos de vida, a los movimientos de carácter laboral, a fórmulas más respetuosas, con ese escaso bien social que representa el suelo; opciones como el alquiler, que debidamente atendido apuesta por fórmulas de ciudades sostenibles en un marco de mayor convivencia alternativa al alquiler, que favorece el acceso al derecho a la vivienda a los colectivos que tienen mayor dificultad y que, dicho sea de paso, están sometidos a la esclavitud de largas y gravosas hipotecas. Hay que hacer aquí un inciso para recordar la alerta de los organismos internacionales sobre el endeudamiento de las familias españolas, cifrado en 500.000 millones de euros; una alerta que hay que tener en cuenta. Ya lo saben SS.SS., pero cabe recordarlo cuantas veces sea preciso para que no vuelva a suceder y para que al menos se evidencie que las acciones del Gobierno socialista en materia de alquiler no son fruto del capricho, no son consecuencia de la improvisación y mucho menos constituyen un disparate económico o político, como trataremos de argumentar. Pero, señorías, lo que más reafirma la necesidad de un recurso público como la Sociedad Pública de Alquiler es el interés que han demostrado los ciudadanos de las comunidades autónomas que, como bien ha dicho el señor Rodríguez, hacen seguidismo de la objeción informativa sobre las ayudas que el Gobierno de España pone a disposición de la sociedad. A primera vista resultaría curioso que coincida la mayor demanda del servicio de la SPA con la Comunidad Valenciana y la Comunidad de Madrid, si no fuera porque ello responde a una política calculada de sus gobiernos autonómicos, gobiernos para los que el ladrillo es la pócima que resuelve el desarrollo económico. Mención especial merece la política de vivienda de mi comunidad, siempre en tela de juicio, y nunca mejor dicho. Nos preocupa mucho esta actitud, que pone el interés partidario y particular por encima del social.

Señor Rodríguez, junto al Observatorio del alquiler, saludamos el compromiso que ha referido en relación con el nuevo servicio integral que prestará la sociedad en aquellos territorios donde hay deficiencias informativas, premeditadas, como ya he dicho, por gobiernos poco preocupados por los derechos de los ciudadanos. Encontramos tremendamente positiva la garantía que ofrece la intermediación de la sociedad, per se o a través de las comunidades, a favor de la igualdad y no discriminación en el acceso al alquiler. Ciertamente, la constitución de la sociedad despertó recelos competenciales. Aprovecho para decirle al señor Beloki que es posible que podamos caminar a la ineficiencia; yo lo dudo, pero lo que sí aseguro es que veníamos del fracaso absoluto de la política de vivienda anterior. Para unos, estos recelos están en concordancia con su fundamento nacionalista, y es comprensible; para otros, es la excusa perfecta para encontrar alianzas en su ensañada voluntad de

frenar un recurso necesario. Y digo bien, clara voluntad de freno, y si no, comprueben la cantidad de iniciativas que ha puesto en marcha el Partido Popular, una actitud hostil ya habitual, en su línea, la reivindicación competencial del Partido Popular, desconcertante. ¿Por qué le sabe tan mal que la sociedad avance y pueda presentar resultados? En definitiva, el tiempo, como se ve, juega a favor de los ciudadanos, que acceden a un recurso demandado. Por cierto, señor Matos, las medias le siguen subiendo comparecencia a comparecencia, como podrá ver. Pero a lo que íbamos, constituida la sociedad y transcurridos tan solo siete meses de actividad pública, se han conseguido convenios y acuerdos ciertamente importantes para los ciudadanos no sólo con las comunidades autónomas sensibles a las necesidades sino que también se ha extendido a las corporaciones locales. Entendemos —y de los convenios se desprende— que, aun no estando completo el mapa de la concertación y colaboración, el grado de lealtad con el resto de las administraciones públicas es escrupuloso. Por cierto, señor Matos, la historia no es como a uno le conviene, como la cuentan, sino como lo que es. Si lo referido al convenio con la entidad barcelonesa es desconocimiento, pase, y la próxima vez infórmese verazmente; pero si la afirmación es a sabiendas de su falsedad, aunque lo dudo, creo sinceramente que en política no vale todo. La mencionada empresa forma parte de la red de agentes colaboradores de la SPA, homologada con anterioridad al convenio con Adicsa y de implantación en todo el territorio nacional; agente que, como otros miles, ha depositado la confianza en este recurso. No sé si pensaría lo mismo si se llamara Aguirre Newman.

Señor Rodríguez, nos quedamos con su afirmación de que la Sociedad Pública de Alquiler es una herramienta de la política de vivienda del Gobierno español, en contraposición a la idea de contemplarla como una simple agencia inmobiliaria, y sin duda esta última es la visión que alumbraba tanta incompreensión hacia sus resultados. Como decía en algún caso, hostilidad obsesiva. Si los planteamientos políticos que dieron lugar a la creación del recurso objeto de su comparecencia están en marcha con un elevado grado de consecución, saludamos especialmente la rebaja en el precio del alquiler que ha mencionado y, cómo no, la contribución a las políticas de integración que ha supuesto la intermediación pública de la sociedad que preside. También recordamos los datos que se presentaban como objetivos económicos en anteriores comparecencias y vemos con satisfacción que no sólo se han cubierto, sino que se han superado en un elevado porcentaje. También nos preguntamos por qué se cuestionan hoy y no se cuestionaron en el momento de citarlos como objetivos; cabe recordar que en esa misma comparecencia se establecían para el primer año como objetivo 1.000 intermediaciones y estamos en 1.200. Por ello, no llegamos a entender que se le niegue a la sociedad algo que en otro tipo de empresas se reconocería: tiempo. Tiempo para demostrar que un recurso es necesario y además es efectivo. Señorías, en materia

de vivienda —y más en alquiler— hemos partido de cero. En el caso del Partido Popular, entendemos la negativa puesto que, además de dejar toda la solución al mercado, están acostumbrados a la caza y desde el principio han querido cobrar pieza. Pero no lo entendemos en el resto de grupos, a los que solicitaríamos al menos margen para el trabajo, que se cumplan los plazos que la propia sociedad se marcó y pidamos cuentas. De momento y por lo expuesto, no vamos mal. Señorías, a mi entender, no han escuchado los datos que ha desgarnado el presidente, no han escuchado que la sociedad no compite ni excluye, no han escuchado que asegura la renta, que está detrás el aval del Estado, que evalúa las viviendas, que no simplemente transfiere dinero, que esto significa poner viviendas dignas al servicio de los ciudadanos; que es la sociedad la que paga, la que firma contratos, garantiza igualdad y no discriminación de los ciudadanos, asegura el retorno en condiciones de la vivienda a su propietario y ahora va a contribuir a la tramitación de ayudas. En definitiva, es un servicio público, que no una agencia inmobiliaria, y al servicio público lo único que se le debe pedir es que no cueste más de lo debido y que, sobre todo, sea rentable socialmente, que atienda a la necesidad.

Por último, y acabo, señorías, respecto a la plantilla mastodónica le voy a poner un solo ejemplo para comparar. La Sociedad Pública de Alquiler, por los datos que tenemos, incluido el equipo directivo, tiene 22 personas, aparte de la ampulosidad de los departamentos, que ahí podemos jugar señor Matos. Pero le pongo un ejemplo, el de la Agencia Valenciana de Alquiler, dentro del Instituto Valenciano de la Vivienda: personal sin directivos directos, 9; indirectos, de las direcciones de apoyo del conjunto del IVVSA, adjudicados de manera proporcional, 18; total, 27 personas para tres provincias; con curiosidades como la coordinación con la consellería, que son cinco personas, es decir, de la sociedad de alquiler de la agencia hay que coordinarse con la consellería; o una cuestión tan curiosa como organización y sistemas con siete personas. Pero al margen de todo esto le invito a que lean lo que opina el Sindic de Greuges —no sé la traducción actual— respecto a la vivienda en la Comunidad Valenciana. El caso es que está vacante porque al Partido Popular de la Comunidad Valenciana, que des gobierna y despilfarra, no le gusta la verdad que dice el Sindic de Greuges de la comunidad.

Por último, para que al señor Beloki se le despeje la duda de por qué la guerra de la Comunidad Valenciana, le diré que ha habido instrucciones directas del conseller de Territorio y Vivienda al presidente del IVVSA para que no firme el convenio que estaba preparado en diciembre de 2005. Esa es la política que hace el Partido Popular en mi comunidad, lamentablemente. Por nuestra parte, señor Rodríguez, le animamos a continuar y le mostramos el apoyo necesario para que la sociedad siga cumpliendo el fin de servicio público que tiene.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el presidente de la Sociedad Pública de Alquiler.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD PÚBLICA DE ALQUILER** (Rodríguez Mañas): Voy a dar una contestación global porque veo que todos los grupos que han puesto de manifiesto sus dudas sobre la Sociedad Pública de Alquiler prácticamente coinciden, y a lo mejor es que, una vez más, no hemos sabido transmitir suficientemente bien —aunque yo creo que sí lo hemos hecho y a lo mejor es que no se quiere entender— cuáles son el papel y el modelo de la Sociedad Pública de Alquiler. La Sociedad Pública de Alquiler no hace gestión directa nunca, la gestión directa inmobiliaria la hacen las entidades privadas, los agentes de la propiedad inmobiliaria, los agentes intermediadores del mercado, los administradores de fincas, etcétera. Por eso, cuando se me pregunta cuántas gestiona la Sociedad Pública del Alquiler directamente, le contesto que ninguna. Repito que esto es un servicio público para la dinamización de un mercado, un servicio público para fomentar la calidad del alquiler, para fomentar la responsabilidad, para fomentar la calidad de la vivienda y la calidad de vida, en definitiva, de los ciudadanos; pero, repito, no se hace una gestión directa, es un órgano de fomento, es una sociedad que fomenta, una de tantas por cierto.

En segundo lugar, las relaciones con las comunidades autónomas son las que he dicho. Hay 10 convenios firmados con las comunidades autónomas que han sido consensuados y que tengo por escrito. Si quieren mando a la Cámara, las confirmaciones de convenio, consenso y acuerdo, no tengo nada que ocultar. Están y existen. Ya daré un toque al responsable de la página web de la sociedad cuando regrese a su sede para llamarle la atención. Pero si el presidente de la Sociedad Pública de Alquiler está diciendo en esta Cámara que hay 10 convenios consensuados con las comunidades autónomas, es que los hay, y además lo pueden comprobar ustedes con las propias comunidades autónomas. Al igual que los hay también con importantes ayuntamientos españoles, como ya he comentado antes, que son ayuntamientos que tienen una concentración de población alrededor de las grandes ciudades, como es el caso de los ayuntamientos de la zona sur de Madrid, y de 18 municipios con los que se firman mañana convenios en la Comunidad Autónoma Valenciana, y ayer concretamente, en Barcelona se firmó con el alcalde Clos el correspondiente a Barcelona, sin deslealtades de ningún tipo, con Adicsa sentada en la mesa, por supuesto, y firmando el convenio. Quiero decirle que el consenso, el acuerdo, ir de la mano y colaborar son tareas que representan uno de los primeros objetivos de la Sociedad Pública de Alquiler.

Por lo que respecta a la mastodónica estructura de la sociedad, yo creo que ya que hablamos de la veracidad de cifras y datos no se puede faltar más a la verdad. Los que conocemos el sector público desde hace muchos

años y hemos formado parte —y seguimos formando parte— de prestigiosos cuerpos funcionariales sabemos que con una estructura con 22 empleados, de ámbito estatal, con una sede que no llega a tener 300 metros cuadrados no podemos hablar ni de despilfarro ni de grandes cifras ni de derroches de dinero público en ningún caso. Por lo que respecta al presupuesto de la Sociedad Pública de Alquiler, como bien saben, los presupuestos de las sociedades mercantiles de capital público que se presentan en el anteproyecto de presupuestos son aproximativos, y evidentemente todos ustedes saben que se aprobaron. He de decirles, como gestor que el presupuesto al que hacían ustedes referencia se ejecutará —y de hecho ya se está ejecutando, estamos en el quinto mes de ejercicio— con un carácter muy restrictivo. De hecho, si mal no recuerdo, los costes de personal estaban previstos en ese presupuesto en 2,8 millones de euros y ahora mismo les garantizo que no superaremos 1,3 ó 1,5 en el ejercicio 2006. Es un claro ejemplo de que a lo mejor, de un diseño inicial de lo que iba a ser la Sociedad Pública de Alquiler —y hablo desde un punto de vista orgánico— a la realidad, teniendo en cuenta la gestión, muy apoyada además en las nuevas tecnologías que estamos llevando a cabo, el presupuesto será escueto y la gestión además perseguirá esto de esta manera.

Como se ha citado dos veces a una empresa que es colaboradora de la Sociedad Pública de Alquiler —que no entiendo muy bien por qué ese empeño en esa y no en otras, pues hay muchas más, ya le he dicho que casi 500 voy a aclarar por qué se centra la atención en Fincas Corral. Fincas Corral, empresa que tiene 2.500 empleados en toda España y cuyo propietario forma parte de la ejecutiva de la CEOE en el sector, solicita a la Sociedad Pública de Alquiler ser entidad colaboradora en función de la convocatoria que todos ustedes conocen porque está publicada en la web de la sociedad, se la homologa y empieza a operar en el mercado, en colaboración con la Sociedad Pública de Alquiler, y Adicsa en Cataluña, y en el resto del territorio. Colabora, insisto, en Cataluña con Adicsa y en las otras comunidades autónomas donde tenemos firmado convenio con las entidades autonómicas. También quiero aclarar que los modelos de colaboración con las comunidades autónomas son diversos en función de las necesidades que las comunidades autónomas nos ponen de manifiesto en las distintas fases de la negociación. Hay comunidades autónomas donde la gestión del alquiler de vivienda vacía la lleva directamente la Sociedad Pública de Alquiler y la lleva en concordancia con la comunidad autónoma. Por supuesto, todos los contratos que firma la Sociedad Pública de Alquiler, que los asume la Sociedad Pública de Alquiler —y ahora diremos cómo se aseguran esas operaciones— se firman por el presidente de la Sociedad Pública de Alquiler, que es quien compromete la renta —y ahora hablamos de esto—, y aparece siempre el convenio de colaboración citado. En sus intervenciones, algún diputado —creo que ha sido usted— ha dicho que las

operaciones de la Sociedad Pública de Alquiler en Cataluña sólo generan coste y no tiene por ello ningún ingreso. Claro que sí, las rentas. La Sociedad Pública de Alquiler cobra del inquilino la renta, pero en Cataluña y en todo el Estado; es decir, cobra del inquilino la renta y paga al propietario la renta que se ha pactado en el contrato de intermediación. Esto es lo que no termino de saber o poder transmitir. Ese es el modelo.

Prácticamente acabo. Las compañías de seguros no aseguran a propietario y a inquilino, la asegurada es la Sociedad Pública de Alquiler; es decir, la Sociedad Pública de Alquiler paga la renta mensual al propietario, pague el inquilino o no. Cuando paga el inquilino, la Sociedad Pública de Alquiler ingresa la renta; cuando no paga el inquilino, la compañía de seguros paga a la Sociedad Pública de Alquiler porque tiene ese riesgo asegurado. Es decir, no está asegurado el propietario ni el inquilino, está asegurada la Sociedad Pública de Alquiler, que es la que responde directamente al pago de la renta. **(El señor Ascareño: ¿Por cada contrato?)** Por todos y cada uno de los contratos. Es decir, no hay póliza individual casa a casa. Repito que no voy a entrar en la guerra de cifras ni en si yo más o tú menos. El modelo de la Sociedad Pública de Alquiler es un modelo de dinamización de un mercado y de prestación de un servicio público que es único y peculiar, es decir, sólo lo presta la Sociedad Pública de Alquiler. Por lo tanto, podemos seguir comparando cifras, pero es que no me valen esas comparaciones. Es decir, ¿la inmensa mayoría de las agencias pagan la renta al propietario, sí o no? ¿Evalúan la vivienda y la reforman, sí o no? ¿Devuelven la vivienda en el perfecto estado en que se la encontraron, sí o no? Si el inquilino deja de pagar la renta, ¿cuándo la cobra el propietario? No sabemos. Si el propietario no cumple sus obligaciones para con el inquilino, por ejemplo, asumir los gastos y las reparaciones que como propiedad le corresponden, ¿quién actúa? Porque en el caso nuestro, en el caso de la Sociedad Pública de Alquiler, ésta actúa inmediatamente. Por lo tanto, cuando hablo de un servicio público estoy hablando de inmediatez de la prestación y de calidad tanto para el propietario como para el inquilino. ¿Se negocia con el propietario punto a punto, vivienda a vivienda? ¿Se garantiza la reducción de precios? Le explico cómo calculamos los precios. Como si nosotros fuésemos los demandantes de vivienda, entramos en los portales de vivienda en los que entran todos los ciudadanos, todos los conocemos, y analizamos cuál es el precio por metro cuadrado en la zona del piso que en ese momento se está evaluando y negociando. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Además, el agente experto intermediador, empresario en la intermediación, orienta también los precios de mercado de la zona en la que opera su agencia, y de ahí se calcula el precio del mercados de ese piso en esa zona, y a partir de ahí se lleva a cabo la negociación con el propietario del precio que sea, insisto, con una rebaja media de un 19,2 por ciento en ese momento. La media irá variando porque

ya saben que la Sociedad Pública de Alquiler en definitiva funciona con un flujo de entrada y salida de reducción respecto a los precios. Hay comunidades autónomas en las que nos sale hoy una media, de un 43 por ciento de rebaja. Yo pondría un índice reductor, porque no termino de creerme el dato, y cuando no me creo un dato, investigo. Pero, insisto, el cálculo se hace partiendo de la información que los ciudadanos tienen de los precios de mercado y sobre eso se negocia para reducirlos.

No sé si queda algo. Las viviendas de las que estamos hablando son privadas, salvo las 174 que ya les he comentado que el día 12 se ofrecieron a los jóvenes menores de 35 años en convocatoria pública y para lo cual además hubo una rueda de prensa. Las viviendas de las que estoy hablando son de los particulares, de los ciudadanos. Las 174 viviendas que han salido ahora han sido objeto de una rehabilitación y de una puesta a punto importantes. Ya me hubiese gustado sacar todas, pero verdaderamente hay viviendas que la Administración General y algunas administraciones autonómicas tienen en su patrimonio con las que no sé qué se hizo en gobiernos anteriores, pero están en un estado lamentable y hay que hacer no sólo una inversión económica importante, que si hay que hacerla supongo que la podemos hacer, sino que además se tarda porque hay algunas viviendas que tienen problemas incluso de estructura. Por eso no están todas las que inicialmente se anunciaron, pero estarán todas y muchas más.

El señor **PRESIDENTE**: Con brevedad, para finalizar el debate —lo digo porque ustedes mismos solicitaron a la Mesa que fuese estricta por el orden del día—, el Señor Jané tiene la palabra.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señor presidente de la Sociedad Pública de Alquiler, aunque le agradezco los datos que nos ha facilitado, para este grupo parlamentario su comparecencia no es más que la constatación de un fracaso, un enorme fracaso de la Sociedad Pública de Alquiler. Alto y claro lo queremos decir desde Convergència i Unió en el Congreso. Decía el señor Beloki que, si esto fuera una iniciativa privada estaría en quiebra. Estaría en quiebra un presupuesto anual de 25 millones de euros. Se dice que son sólo 22 personas, pero los gastos de personal ascienden a más de 2 millones de euros en su globalidad para el ejercicio 2006, y los gastos de explotación a 2.465.000 euros para este año 2006. ¿Y cuál es el resultado final? Son 1.208 viviendas las finalmente concertadas. Y el Grupo Socialista le felicita. ¿Felicidades por qué? Seamos sinceros, estamos en el Congreso, ¿felicidades por qué? ¿Qué vamos a felicitar: con este presupuesto, 1.208 viviendas concertadas? Constatemos un fracaso, seamos humildes. Ningún otro grupo parlamentario se atreve a no calificar de fracaso esta gestión. ¿Cómo podemos felicitar y decir que ha servido para despertar el debate? ¿Es que este presupuesto es para despertar un debate o para intentar realmente mejorar la vivienda de alquiler? Yo no dudo de

los buenos propósitos de la Sociedad Pública de Alquiler ni de su presidente ni de las buenas intenciones del personal que trabaja en la misma, pero los resultados no son aceptables desde el punto de vista de expectativas creadas y resultados finales. Nos dice que no va a entrar en una guerra de cifras, pero las cifras son importantes, si se aportan, son importantes. Se han acercado 22.000 ciudadanos, y con 1.208 viviendas concertadas eso quiere decir que de cada 100 ciudadanos que se acercan a 95 no les interesa y sólo el 5 por ciento finalmente ha llegado a intermediar una vivienda; 95 no y 5 sí. Se nos dice que 1.208 es un resultado para lanzar cohetes eso dice el Grupo Socialista. Muy bien, lancemos los cohetes que queramos, pero ¿qué son 1.208 viviendas en el conjunto de más de 2 millones de viviendas de alquiler que hay en el mercado en España? Es un pobre resultado. Repito, no niego las buenas intenciones, no las niego, pero creo que si finalmente lo único que se ha conseguido han sido 1.208 viviendas, con un ahorro teórico para el ciudadano de un 19,2 por ciento menos de precio —que nos gustaría saber incluso cuál es el precio medio de los alquileres finalmente concertados, si es que tiene este dato—, para Convergència i Unió esta comparecencia es la constatación de un fracaso, de una mala gestión de presupuesto público —estamos hablando de presupuestos que aprueban estas Cortes Generales—, en una política que se supone que es social y se supone que cuando invertimos dinero público es para conseguir unos resultados más aceptables. Por tanto, le agradezco su comparecencia y el tono de la misma, quiero reconocer que ha sido respetuoso con el Parlamento y con quienes lo integramos, lo que le agradezco expresamente, pero no le puedo felicitar, como hacía el Grupo Socialista. Creo que hoy, hablar de felicitaciones es trasladar a la opinión pública un mensaje que no es el adecuado. Seamos humildes, seamos serios en la apreciación de los datos sobre cómo da sus frutos el dinero público invertido en esta sociedad, y desde esa humildad creo que el balance global es de rotundo fracaso desde el punto de vista de dinero invertido, gestión realizada y resultados obtenidos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA**: Señor presidente de la Sociedad Pública de Alquiler, yo quisiera que me aclarara usted algo definitivamente. En la web había ayer —y supongo que hoy todavía porque no lo he podido comprobar esta mañana— cinco convenios colgados y dos protocolos. ¿Para usted es equivalente un protocolo a un convenio? Porque si a cinco se suman tres, y presupongo que el de Melilla, el de Canarias y el de Andalucía son convenios y no protocolos, serían ocho. Dígame usted; ¿Aragón y Galicia han firmado convenio con usted o sólo protocolos? Porque en la web sólo hay protocolos, se lo dijo el representante del BNG en la comparecencia anterior, y al día de ayer sólo había protocolo, no había convenio. Luego hablemos con propiedad, hablen desde

la Sociedad Pública de Alquiler con propiedad y hablen aquí y hablen por la web, porque si no, no sólo los ciudadanos seguirán despistados sino que también quedaremos despistados los diputados. Esa es una aclaración que yo le solicito.

Por alusiones contesto al representante del Partido Socialista que el 21 de diciembre el presidente de la Sociedad Pública de Alquiler dijo —y consta, se lo voy a leer— refiriéndose al Gobierno vasco, dirigiéndose en concreto en ese caso a mí: He de felicitarle porque son francamente ejemplares. Lo dijo él y se refería a la política sobre alquiler en el País Vasco. Luego hablemos de lo que hablemos, de las buenas intenciones de cada cual, podemos hablar de lo que usted quiera, pero este es un hecho constatado no por mí sino por el presidente de la Sociedad Pública de Alquiler. De forma que no estamos hablando de lo que supuestamente hubiera sido una especie de desierto al que llega la Sociedad Pública de Alquiler. Habrá desierto donde había desierto. En Euskadi, dicho por el señor Rodríguez, la situación era ejemplar. Lo único que pretendo es que ni en Euskadi ni en ninguna parte se estropeen las cosas si eran ejemplares.

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

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Intervengo muy brevemente, señor presidente.

Le voy a repetir, señor Rodríguez Mañas, que usted ha venido aquí para justificar el mantenimiento de la Sociedad Pública de Alquiler sobre la base de sus resultados, y usted viene, me habla de Madrid y su portavoz del Grupo Socialista habla de Valencia. Me gustaría que se pudiera articular un procedimiento por el que me pudieran pedir que viniera a hablar, y les hablaría encantado de la política del Partido Popular, de la política de Madrid y de la política de Valencia. Pero usted dijo algo que le voy a responder. Usted dice: Hay que parar ya de falsedades con los datos, refiriéndose al organigrama y a los nombres rimbombantes. Desde la primera persona que cité, que era el presidente de la Sociedad Pública de Alquiler, al último, están todos en el organigrama de la página web de la Sociedad Pública de Alquiler. Por lo tanto, estas 20 personas, cargos directivos, no son una invención. Y dice usted que hay 27 personas en Valencia. Yo estoy en excedencia en una empresa pública que tiene el triple de empleados en toda la comunidad autónoma, pero realiza una función directa de gestión, construye viviendas de alquiler, las alquila, gestiona los alquileres, habla con los arrendatarios, las rehabilita, lo hace absolutamente todo directamente, y para eso necesita ese número de empleados. Igualmente, la sociedad de Valencia gestiona directamente los alquileres, va a la calle, busca los inquilinos, los propietarios, los intermedia, hace la gestión; pero es que usted ha manifestado aquí textualmente que la Sociedad Pública de Alquiler no hace gestión directamente nunca, y para no hacer

gestión directamente nunca necesita un organigrama de 20 cargos directivos, más los empleados que tiene. Este es un disparate económico enorme y un disparate político en cuanto está concebida, y además los resultados son un fracaso, y no se lo dice el portavoz del partido de la oposición, se lo están diciendo los portavoces de todos los grupos parlamentarios menos el del Partido Socialista, que le ha felicitado. Cuando se creó la Sociedad Pública de Alquiler todos los grupos parlamentarios plantearon serias dudas. Yo le advertí de una forma más contundente porque soy portavoz de la oposición, pero los demás grupos parlamentarios que apoyan al Gobierno también plantearon muchas dudas, y todas estas perspectivas, no las tuyas, las de los grupos parlamentarios, se han cumplido en el tiempo que lleva la Sociedad Pública de Alquiler. Nosotros hemos presentado una proposición no de ley que se verá muy pronto en esta Comisión, y en la que, lamentablemente, pedimos que se paralice ya esta situación y que se disuelva la Sociedad Pública de Alquiler.

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

El señor **SANTAMARÍA I MATEO**: Señor Matos, la cifra que le he dado era sobre una plantilla de 331, no de todo el IVVSA, sólo los que estaban adscritos a la sección de alquiler, exclusivamente alquiler, no de construcción.

En cuanto a los resultados, entre la felicitación del Grupo Socialista y la opinión de fracaso absoluto de algún grupo político seguramente en la mitad estará la verdad. Lo único que está claro es que los resultados que se propusieron como objetivo en la comparecencia del señor presidente al día de hoy han sido superados. Por lo tanto, nuestro grupo felicita a la sociedad porque ha cumplido con los objetivos que se marcó. Continuaremos trabajando para que en 2006 al final se cumpla el objetivo de 5.500, porque hay que reconocer que en aquel momento absolutamente nadie cuestionó los objetivos que se fijaron. Hoy la realidad es que se han cumplido. Yo creo que el asunto está en el meollo, en el firme de la cuestión para algún grupo. Para algún grupo evidentemente son colisión de competencias que se irán despejando con el trabajo; para otro es cuestión de despejar dudas en cuanto al coste y resultados, pero yo creo que para el Partido Popular la cuestión es que no creen en este recurso y creen en el ladrillo, como siempre. Yo le recomiendo una cosa, señor Matos, relájense, tranquilícense y aprendan para cuando vuelvan al Gobierno. **(Una señora diputada: Estamos muy relajados.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor presidente, tiene la palabra ahora para contestar y finalizar la comparecencia.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD PÚBLICA DE ALQUILER** (Rodríguez Mañas): Repito

que ustedes han emitido sus opiniones que sobre la Sociedad Pública de Alquiler tienen por oportuno emitir, pero, claro, todo es opinable, y como todo es opinable y según parece, aparte de que avancemos y de que vayamos con las comunidades autónomas y los grandes municipios de la mano, aparte de que estemos dando vivienda de calidad al ciudadano y una renta segura al propietario, que estemos dinamizando un sector de intermediación empresarial que está a la cabeza de todo el proyecto, lo hacemos permanentemente mal, creo que no debemos perder más tiempo. Yo me voy a trabajar para hacerlo cada vez mejor, y a ver si la próxima vez que nos veamos logramos que aquellos que consideran que todo es absolutamente negativo, y que no hay una cifra en su sitio, etcétera, cambien de opinión.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rodríguez Mañas, por su comparecencia.

#### **PREGUNTAS:**

— **DE LA SEÑORA UNZALU PÉREZ DE EULATE (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO), SOBRE VALORACIÓN DEL MINISTERIO DE FOMENTO DEL PLAN DE SOTERRAMIENTO FERROVIARIO PREVISTO EN LA CIUDAD DE VITORIA-GASTEIZ. (Número de expediente 181/001849.)**

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos la sesión para sustanciar las preguntas formuladas por SS.SS. Vamos a sustanciar la primera de ellas, relativa a la valoración del Ministerio de Fomento del plan de soterramiento ferroviario previsto en la ciudad de Vitoria-Gasteiz, formulada por doña Pilar Unzalu Pérez de Eulate, del Grupo Parlamentario Socialista. Tiene S.S. la palabra.

La señora **UNZALU PÉREZ DE EULATE**: Señor secretario de Estado, quiero comenzar mi intervención destacando la apuesta que está llevando a cabo el Ministerio de Fomento en materia de infraestructuras y transporte. El plan estratégico marca un hito, y de este hito, de esa planificación, de esa coherencia y de esa racionalidad quiero destacar el motivo que nos trae hoy aquí, que es el sistema ferroviario, que en la comunidad a la que yo represento lo hemos vivido de una forma muy especial porque ha habido años de parálisis en el proyecto de red ferroviaria, conocida como la Y griega vasca. Han sido años de parálisis que se han resuelto cuando el Gobierno socialista ha vuelto a tener responsabilidades de Gobierno. Y digo que se han resuelto porque tenemos datos objetivos y concretos, como son el convenio firmado hoy hace un mes entre la Administración General del Estado, la Administración del País Vasco y ADIF para llevar a cabo ese proyecto al que me refería, de tal forma que el ferrocarril desempeñe un papel eficaz como modo de transporte de viajeros y de mercancías.

Hago esta introducción porque elementos básicos de esta infraestructura de la red de alta velocidad son necesariamente sus estaciones, sus llegadas a las ciudades, cómo se integran estos proyectos en el medio urbano, el famoso binomio ferrocarril-ciudad. Bilbao y Donosti no sé si en estos momentos lo tienen solucionado, pero en Vitoria sí que existe una solución o acuerdo y consenso por parte de todos los grupos políticos. De hecho, en la Corporación Municipal, presidida entonces y mantenida actualmente por el Partido Popular, en el periodo de 1999 a 2003 se llegó a la unanimidad de que era necesario soterrar o que se estudiase el soterramiento del ferrocarril en la ciudad de Vitoria. Evidentemente, no se trata sólo del soterramiento sino que es un proyecto de transformación urbana para la ciudad, y usted sabe la incidencia que tienen proyectos de este tipo en los modelos y en los diseños de las ciudades. Le decía que existía en el ayuntamiento un consenso político, y como usted conoce que no solamente es ese consenso político el que existe, le tengo que trasladar que hay también un consenso interinstitucional, del cual el Ministerio de Fomento, a través de su apuesta en concreto también de la Secretaría de Estado, forma parte. Es decir, estamos hablando del Ayuntamiento, de la Diputación Foral de Álava, del Gobierno Vasco y del Ministerio de Fomento. El desbloqueo del proyecto de alta velocidad, unido a este consenso y a esta unanimidad, ha llevado a que también después de 2004 el proyecto en sí, los estudios necesarios para proceder a un proyecto de esta envergadura, se desbloqueen. Creo que hoy ya contamos con resultados concretos que están avanzados, pero al Grupo Socialista le gustaría conocer, desde la autoridad que usted en esta materia representa, cuáles son las previsiones del Ministerio de Fomento en el proyecto del soterramiento. ¿Hay aspectos técnicos importantes que están todavía sin definir y sin consensuar, desde elementos como la separación entre el soterramiento de la línea de viajeros a la línea de mercancías, que iría rodeando la circunvalación norte en la futura ampliación del aeropuerto? ¿Existen también elementos importantes para el futuro puntual de una ciudad sobre cuál va a ser el método que se va a elegir para realizarlo? Pero además, hay otro elemento que me interesa resaltar, señor secretario de Estado. Recientemente, el alcalde de la corporación de mi ciudad, que le decía que pertenece al Partido Popular, no sé muy bien si le han entrado prisas electorales o prisas técnicas. Creo que las prisas técnicas no son adecuadas en proyectos de esta envergadura, con lo cual, deduzco que solamente serán prisas electorales y habrá que ubicarlas exactamente en el lugar que le corresponde, pero tengo una información de hace dos días del periódico local, en el cual se habla de lentitud exasperante, en contradicción con otra palabra, que es optimismo sobrecogedor. Por parte de mi grupo, lo que queremos, señor secretario de Estado, es que nos cuente cuáles son las previsiones en un proyecto tan importante como éste, con el rigor y con los condicionamientos técnicos que sean precisos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado, tiene S.S. la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRA-ESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Señoría, le haré algún comentario sobre estas últimas afirmaciones que me ha transmitido y que he leído en algún medio de comunicación, pero en principio permítame que le diga con toda franqueza que desde el Ministerio de Fomento aspiramos a convertir la operación de soterramiento del ferrocarril en Vitoria como una operación de referencia, es decir, una operación con unas características tan especiales que no se puede comparar con otras operaciones de integración que hemos llevado a cabo en el resto del Estado y que estamos llevando a cabo en el resto del Estado. Desde el punto de vista técnico, la planteamos como de referencia por la excelencia de la integración urbana que se va a producir en la ciudad de Vitoria, y desde el punto de vista político, por el grado de colaboración que a priori todas las instituciones estamos dispuestos a que exista. Y cuando hablo de todas las instituciones, estoy hablando del Gobierno Vasco, de la Diputación Foral de Álava, del Ayuntamiento de Vitoria y, como es lógico, del Ministerio de Fomento. ¿Y por qué digo a priori? Por lo que usted me ha comentado al final de su intervención. Si de verdad se quiere llevar a cabo una integración en condiciones, una buena colaboración y coordinación interinstitucional, yo creo que hay que hacer las cosas con rigor y con responsabilidad; y si hay motivos electorales por los que el señor alcalde de Vitoria entiende que se va lento o que somos excesivamente optimistas, yo creo que debería de ser más cauto. Nosotros hemos recibido del anterior Gobierno operaciones de integración ferroviaria en Zaragoza, Valladolid, Barcelona, Alicante, Valencia; hemos aceptado los términos de la operación de la actuación ferroviaria y los estamos desarrollando, porque entendemos que son actuaciones que trascienden lo que es una legislatura, y si hay cambio de Gobierno trasciende lo que es un Gobierno. Y están en juego muchos intereses, está en juego el funcionamiento adecuado y coordinado del ferrocarril, de la prestación del servicio ferroviario, está en juego el desarrollo de una ciudad, y la experiencia que yo tengo de todas las actuaciones que se están en este momento desarrollando en muchas ciudades donde va a llegar la alta velocidad es una experiencia en la que se pone de manifiesto que esa actuación acaba siendo el núcleo de referencia de modernización, de movilidad, de mejora del tráfico; es decir, una excusa muy justificada para darle a las ciudades un nuevo aire. Tanto en sus aspectos urbanísticos, de movilidad, arquitectónicos y de funcionalidad del ferrocarril, se está trabajando con mucho rigor y con mucha seriedad, porque estamos trabajando, no para una actuación que se acaba pasado mañana, sino para una actuación que en principio entendemos que va a estar en funcionamiento los próximos 25, 30 ó 40 años, como poco. Por tanto, esta integración que estamos planteando para Vitoria

entre las cuatro instituciones, que por ahora han demostrado que están dispuestas a que se lleve a cabo, es una integración que después extenderemos a Bilbao, a San Sebastián y a Irún, y que por sus peculiaridades nosotros entendemos que es una actuación distinta a las demás. Son cuatro administraciones de diversos partidos políticos, con diversos niveles de responsabilidad y nosotros entendemos que el desarrollo de las actuaciones ferroviarias que vamos a tener que llevar a cabo en el País Vasco es un desarrollo que necesita que haya acuerdo y haya entendimiento, que no nos pongamos zancadillas en el camino, porque después, desde el ayuntamiento, me tendrá que decir por qué, por ejemplo, se puede retrasar de una manera o de otra el desarrollo de un plan urbanístico; y yo creo que ese no es el camino de plantear las cosas. Efectivamente, nosotros hemos firmado dos convenios con el Gobierno Vasco para la construcción de la Y vasca. Esos convenios van a suponer una inversión de 4.178 millones de euros, de los cuales nosotros directamente, con cargo a los recursos del ADIF, vamos a hacer frente a 2.536 millones de euros; y el resto, por importe de 1.642 millones de euros, que se han invertido en lo que denominamos ramal guipuzcoano, serán contratados por el Gobierno Vasco y financiados con cargo al cupo que hay establecido entre las dos administraciones: la Administración Central del Estado y el Gobierno Vasco. Dentro de esta actuación que está planteada en el Gobierno Vasco, dentro de este acuerdo de colaboración que ha habido entre el Gobierno Vasco y la Administración Central del Estado, nosotros hemos dejado aparte lo que es el desarrollo de las actuaciones de integración de Bilbao, San Sebastián, Irún y ésta de Vitoria. La de Vitoria es la que más avanzada va, porque tenemos ya muy definida —y eso lo hicimos el día 9 de febrero de 2006, cuando se mantuvo la primera reunión de la Comisión Interinstitucional, constituida por las cuatro administraciones a las que he hecho referencia—, la longitud del soterramiento, que va a ser entorno de los siete kilómetros. Tenemos ya definida la aportación que va a hacer en terrenos cada una de las administraciones, el Ministerio de Fomento a través de ADIF y el propio ayuntamiento. Tenemos que ver cómo solucionamos el tema del transporte de mercancías y, por ello, después de esa Comisión interinstitucional, de la que surge una Comisión técnica de seguimiento, se mantiene una reunión el día 7 de marzo en la que se analizan todos los antecedentes del proyecto y se ponen en marcha todos los trabajos futuros que deben acometerse. Como es lógico, esta actuación requiere un estudio informativo, que se sacará a la vista de las conversaciones que se están teniendo con todas las administraciones para ver qué tipo de actuación va a ser, de manera clara y definitiva, y después tenemos que ver cómo se plantea la participación económica de cada una de las administraciones.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Unzu.

La señora **UNZALU PÉREZ DE EULATE**: Quiero dar las gracias al secretario de Estado por la información que nos ha transmitido y decirle que compartimos y esperamos desde mi grupo, desde el Grupo Socialista, que siga existiendo ese consenso en la ciudad de Vitoria para llevar adelante esta infraestructura, que es lo que prima.

— **DEL SEÑOR ANDREU DOMINGO (GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA (ERC), SOBRE PROYECTOS DE SOTERRAMIENTO DE VÍAS DE FERROCARRIL CONVENCIONAL A SU PASO POR CASCOS URBANOS ACOMETIDOS EN LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS. (Número de expediente 181/001979.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasaríamos a la siguiente pregunta, que es la del diputado señor Andreu, de Esquerra Republicana de Cataluña, relativa al soterramiento de la vías de ferrocarril convencional a su paso por cascos urbanos acometidos en los últimos cinco años. Señor Andreu, tiene S.S. la palabra para formular la pregunta.

El señor **ANDREU DOMINGO**: A raíz de una pregunta escrita, se nos contestó cuáles eran los diversos procesos en que se habían hecho las sociedades y la integración del ferrocarril en los tramos urbanos, pero nosotros quisiéramos saber cuáles son las proporciones de aportación del Estado, de las comunidades autónomas y de los ayuntamientos en estas diversas actuaciones de soterramiento de ferrocarril en diversos tramos urbanos. Ya sabemos que cada caso es distinto, que en unos soterramientos se generan plusvalías urbanísticas que modifican estos coeficientes de aportación de las diversas administraciones, pero a ver si nos la podríamos concretar. Y concretamente, iba referido a una ciudad, que es Sant Feliu de Llobregat, que ya es un clásico de las comisiones de Fomento; nos dicen que ya existe un protocolo de convenio, pero lo cierto es que este soterramiento concreto de Sant Feliu de Llobregat llevamos muchos años hablando de él y aún no hemos sido capaces de acometer y de concretar cuáles son las aportaciones de cada una de las administraciones y no se ha desarrollado el proyecto constructivo sobre el mismo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado, tiene S.S. la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Señoría, respondo a su pregunta, pero no sé si le voy a decir más o menos lo mismo que la respuesta por escrito que se le dio, aunque parece ser que llegó fuera del tiempo que teníamos para contestar. Pero le puedo decir que estas actuaciones de integración vienen desde el año 2002. Creo que el primer convenio que se

firma es el de Zaragoza, el 23 de marzo de 2002, después el de Logroño, Lleida, León, Valladolid, Valencia, Alicante, Villafranca, Huelva, Málaga, Cornellá y Puerto Real. Los últimos ya son de la época de este Gobierno. En todas estas actuaciones de integración, en las que se incluyen proyectos de soterramiento o proyectos que tienen que ver con una mejor articulación del ferrocarril en cada una de las ciudades, se llevan a cabo actuaciones urbanísticas que en muchos casos lo que hacen es mejorar la estructura urbana, integrar de manera más adecuada el ferrocarril e intentar por todos los medios —es nuestro criterio actual— que exista un elemento importante y de intermodalidad con otros modelos de transporte que nos permita facilitar el tránsito a los ciudadanos y ciudadanas que deseen utilizarlos. Como usted sabe, porque creo que es lo que plantearon en la respuesta, en las actuaciones ferroviarias de integración hay dos modelos, por así decirlo; uno que acaba siendo una sociedad, tipo Zaragoza Alta Velocidad, puede ser Valladolid, León, Alicante, Valencia, Sagrera Alta Velocidad, puede ser Gijón, y después, en estas sociedades, en las que participan las tres administraciones, el ministerio tiene el 50 por ciento del capital de cada sociedad, y la comunidad autónoma y el ayuntamiento el 25 por ciento. Estas sociedades, normalmente, cuando se constituyen es porque hay actuaciones de carácter urbano que contribuyen a que la actuación urbanística, a que lo que plantean las actuaciones de desarrollo urbanístico se pueda conseguir a través de la gestión de los suelos que se liberan, tanto del ADIF como de los suelos privados. El otro modelo es el de simples convenios, que son convenios de integración en los que cada institución pone encima de la mesa un porcentaje. Como es lógico, no existe una norma fija de cuáles son esas actuaciones, porque, por ejemplo, si usted se va a los convenios que vamos a firmar pronto, los de Murcia y Cartagena, verá que son casos distintos, son dos componentes distintos del convenio, porque lo que hacemos es analizar la situación del ayuntamiento, ver la existencia de suelos públicos y de suelos privados, o solamente suelos públicos, ver en qué medida el ayuntamiento y la comunidad autónoma están dispuestos a que esa aportación se materialice de una manera o de otra. Es decir, no hay un porcentaje fijo, si es lo que usted pretendía saber, que defina cada una de las actuaciones. Analizamos cada caso concreto con la comunidad autónoma correspondiente y damos la salida para que esa integración se pueda llevar a cabo. Respecto al convenio de Sant Feliu, no he traído los datos concretos, pero se los voy a hacer llegar, de cuál ha sido la distribución. En un principio, era un convenio en el que el ayuntamiento no iba a aportar nada, pero en estos momentos —y por no equivocarme, no voy a decir el porcentaje— el ayuntamiento sí que está dispuesto a aportar; porque nosotros lo que planteamos es que cada institución sea corresponsable del desarrollo del convenio en función de que esté dispuesta a aportar algún tipo de recursos para que la actuación se lleve a cabo. El convenio de Sant Feliu lo firma-

remos próximamente y lo que sí le puedo decir es que le voy a mandar el porcentaje que va a tener que aportar el ayuntamiento, la comunidad autónoma y el ministerio para sacar adelante la actuación ferroviaria.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Andreu.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Ya me ha dicho que los porcentajes de aportación son diversos y que dependen de criterios de los costes globales pero ¿me podría especificar cuáles son los criterios que hacen que la aportación del Estado sea más elevada o menos elevada en cada uno de los casos?

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): La aportación del Estado está siempre en lo que suponen las exigencias ferroviarias. Es decir, al Estado le cuesta una integración lo que cuesta la actuación de llevar la plataforma de las vías, la electrificación de las vías y la estación, que en unos sitios serán de un tipo y en otros sitios serán de otro. Por eso, es muy difícil fijar esos porcentajes. Es decir, nosotros, cuando hablamos con las administraciones territoriales —ayuntamientos y comunidades autónomas— lo que les decimos es que nuestro compromiso es doble. Por un lado, nosotros hacemos frente a lo que nos cuesta la llegada del tren en superficie, por así decirlo —construcción de plataformas, señalización, electrificación, todos los sistemas de comunicación y la estación—, y ponemos, si tenemos, a disposición de la actuación que se quiere llevar a cabo los terrenos de ADIF sobrantes de la actuación ferroviaria. Esa es nuestra aportación. El valor de los terrenos es un valor que lo fija quien lo tiene que fijar, que es el ayuntamiento correspondiente y la comunidad autónoma correspondiente. Pero nuestra aportación no va en función de criterios diferentes; mantenemos los criterios de lo que nos cuesta a nosotros llegar en superficie a esa determinada ciudad.

— **DE LA SEÑORA VILLALOBOS TALERO (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO), SOBRE CONSTITUCIÓN DE LA SOCIEDAD MERCANTIL CONJUNTA ENTRE RENFE Y SIEMENS PREVISTA EN EL ACUERDO MARCO DE COLABORACIÓN EMPRESARIAL SUSCRITO POR LAS MISMAS PARA LA FABRICACIÓN DE VEHÍCULOS FERROVIARIOS Y DE SUS SUBSISTEMAS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NUMERO DE EXPEDIENTE 184/059588.) (Número de expediente 181/002100.)**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario de Estado. Las siguientes preguntas las va a

contestar la señora secretaria general de Infraestructuras. Pregunta relativa a la constitución de la sociedad mercantil conjunta entre Renfe y Siemens, de colaboración empresarial suscrito por las mismas, para la fabricación de vehículos ferroviarios y de sus subsistemas, procedente de pregunta escrita al Gobierno y que se ve en la Comisión, formulada por la señora Villalobos Talero. Señora Villalobos, tiene S.S. la palabra para formular la pregunta.

La señora **VILLALOBOS TALERO**: Señora secretaria general, estamos usted y yo condenadas a hablar de preguntas que provienen de preguntas escritas. Este es un tema que usted sabe que a mí me interesa muchísimo, porque ya en junio del año pasado tuvimos en esta misma Comisión un debate sobre dos preguntas. Además creo que es el momento adecuado para que hablemos de esto, puesto que la señora ministra de Fomento firmó en Valladolid un acuerdo el 18 de abril de este año, por el cual Siemens va a llevar a cabo la construcción de diferentes trenes de diferentes sistemas —de cercanías, alta velocidad, etc.—, por un valor en horas de 250.000, de 2007 a 2009, según nota de prensa del propio ministerio. Usted sabe que esta pregunta a mí me preocupa por lo siguiente. En junio del año pasado yo le hacía una pregunta y le pedía una contestación clara y precisa. ¿Se ha creado la sociedad, sí o no? Se lo preguntaba entonces, y la pregunta de hoy es exactamente la misma. Me preocupa porque usted sabe que este acuerdo de Siemens, según palabras de la ministra, se iba a desarrollar en los talleres de Los Prados de Málaga y en los talleres de Valladolid. En primer lugar, no sé si lo que se ha firmado en Valladolid responde a ese acuerdo con Siemens, parece que sí porque las horas coinciden totalmente, pero eso es una opinión. Y digo esto porque además usted sabe que el tema de Los Prados, lógicamente a mí, como diputada de la provincia de Málaga, me preocupa bastante y ya se lo hice saber en aquel momento. Hubo un debate sobre el reparto del las cargas de trabajo, y en todas las respuestas parlamentarias me dicen que cuando se constituya la sociedad se verá cuál es el reparto, por eso le pregunto cuándo se constituye la sociedad, porque además se hizo un juego que algunos, en un autobombo, a través de algún llamado artículo de prensa, aunque era simplemente un mecanismo de publicidad de lo maravillosamente bien que funciona en este momento el Ministerio de Fomento, se hablaba de la pérdida de cargas de trabajo y personal en los talleres de Renfe. Yo tengo aquí los datos del año 2004 y 2005, proporcionados lógicamente por el ministerio. En el año 2003 había 272 trabajadores; en el año 2004, 251; y en 2005, 249. Yo no sé qué van a decir ahora esos diputados que hablan de la maldad intrínseca del Partido Popular con la ciudad de Málaga y con los talleres de Los Prados, porque desde luego, los trabajadores han seguido disminuyendo en Los Prados, según datos del Ministerio de Fomento, de fecha 22 de marzo de este año, en contestación a esta diputada. Por tanto, a ver si se les ocurre escribir también

un artículo para justificar esto. A mí me preocupa más, y no quiero incidir sobre el número de trabajadores, pero sí cuando se me acusa de que el Partido Popular destruya empleo en Málaga, porque es lo que está haciendo ahora mismo la señora Álvarez y esos diputados que les encanta hacer autobombo permanente. ¿Qué pasa ahora? A mí lo que me preocupa, señora secretaria general, es si realmente se ha constituido la sociedad, cómo se llama esa sociedad, cuál es el reparto de la carga de trabajo, por qué los diputados del Partido Popular de Valladolid defendían el trabajo en Valladolid, que para eso son diputados de Valladolid, y los del PSOE, pero yo soy diputada por Málaga y defiendo también las cargas de trabajo de Málaga. Me alegro de que Valladolid vaya bien, pero en la nota de prensa dada por el propio ministerio y en las declaraciones en el norte de Castilla, se dice que Valladolid será el único taller de Renfe de toda España que fabricará trenes de todos los modelos. Eso mismo dice la señora ministra en Málaga, y en Valladolid parece que es cierto, que está pasando ya, puesto que se ha firmado este acuerdo; según nota de prensa, Renfe firma cinco contratos para fabricar 258 coches de viajeros de cercanías, etc. Hay un reparto importante donde Siemens tiene, insisto, 250.000 horas de carga de trabajo 2006-2009. Por tanto, tiene que entender la señora secretaria general que me preocupa si se ha constituido esta sociedad y lo que le pido, por favor, es una respuesta clara y precisa. ¿Se ha constituido? ¿En qué momento? ¿Con qué nombre? ¿Cuál es el reparto de la carga de trabajo? Estas eran exactamente las preguntas que yo hacía.

El señor **PRESIDENTE**: Señora secretaria general, tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Efectivamente, mi primera comparecencia como secretaria general fue precisamente con usted en aquella pregunta; después he venido otras veces a la Comisión y estoy encantada de estar aquí. La pregunta se la voy a contestar con toda claridad, la sociedad no se ha constituido. La sociedad que estaba prevista en el acuerdo marco no se ha constituido; tras varios meses de negociación entre Renfe y Siemens no se produjo el acuerdo en los términos en los que pretendía Renfe que se produjera, de acuerdo con los intereses que como empresa pública tenía y, por tanto, no se produjo la constitución de la sociedad. Yo también he repasado mis notas de anteriores comparecencias, y ya en aquel momento apuntábamos que Renfe estaba negociando con otras empresas para llegar a otros acuerdos. Entonces, la sociedad como tal no se ha constituido, lo que la ministra firma en Valladolid en el mes de abril es un acuerdo estratégico con la empresa Siemens y con anterioridad se había producido un acuerdo de similares características. El acuerdo que se firma con Alston, CAF y Siemens en Valladolid es del mes de abril, en los términos que probablemente usted ha reflejado,

—si quiere los contrastamos— y también se había producido previamente en noviembre un acuerdo estratégico entre Renfe, Talgo y Bombardier para dar trabajo en Málaga. Si quiere usted, entramos en el detalle de su contenido.

El señor **presidente**: Señora Villalobos, tiene la palabra.

La señora **VILLALOBOS TALERO**: En primer lugar, le agradezco su sinceridad. Efectivamente, no se ha constituido, no aparece en ningún lado. La política de Renfe de firmar acuerdos con empresas privadas para desarrollar los trenes que Renfe después va a utilizar en la modernización del sistema ferroviario español ya es viejo. Quiero decir que no es un invento de ahora. Por ejemplo, en el año 2002 Renfe firmó un acuerdo con Siemens y crearon la empresa Nertus para desarrollar en Cataluña los trenes de cercanías que se iban a utilizar en determinadas zonas del litoral mediterráneo. Y es una empresa que sigue funcionando, es un acuerdo Siemens. De hecho, el acuerdo con CAF y Bombardier, en el propio acuerdo en Málaga, parece que es consecuencia de la adjudicación de determinados trenes a CAF y a Bombardier en el año 2003. El propio acuerdo lo dice, porque tengo el acuerdo que me remitió el ministerio. Esta es una política que continúa y yo creo que es profundamente positiva, y, desde luego, señora secretaria general, mi apoyo a esa política de firmar acuerdos para que haya puestos de trabajo. De hecho, Integria, que parece ser que es la nueva sociedad creada por Renfe para desarrollar los talleres, ha anunciado una serie de entorno a 45 millones de euros para desarrollar nuevos talleres. También he preguntado a Renfe dónde van a ir esos nuevos talleres. Espero que me respondan, si no, señora secretaria general, me encantará volver a verla en esta Comisión para que sigamos hablando usted y yo de estas cuestiones. Claro que conozco esos acuerdos; el de Talgo no porque su ministerio no me lo quiere remitir. Les he pedido que me lo remitan y estoy convencida de que me lo van a remitir. Me han remitido el de Bombardier, no el de Talgo; es decir, el segundo acuerdo no me lo remiten, no sé muy bien por qué, aunque estoy convencida de que lo van a hacer, porque es su obligación. Yo creo que simplemente tienen ustedes demasiadas preguntas y por eso no me ha llegado, y si no, volveremos aquí de nuevo a hablar usted y yo. Pero, en cualquier caso, hay una cierta dejación de la verdad, no por su parte, señora secretaria general, sino por parte del ministerio, y por algunos diputados que se erigen en portavoces del ministerio, que no son conscientes de que el tiempo pasa y que los compromisos a veces son difíciles de cumplir en el tiempo. Y tendrán que responder en su momento ante sus electores de haber vendido tanto humo. Posiblemente a usted no le apetece vender tanto humo, porque usted es una profesional y sabe que las cosas van al ritmo que tienen que ir. Por tanto, en primer lugar, constato que el acuerdo firmado a bombo y platillo, que se vendió en Málaga como una maravilla, es

imposible llevarlo a cabo con Siemens. ¿Que se han firmado otros acuerdos? Tampoco está muy claro y me gustaría que me aclarara usted cuántos puestos de trabajo van a crear, porque es un acuerdo de intenciones, no es un acuerdo firme. Lo que se firma con Talgo-Bombardier es un acuerdo de intenciones, así lo dice el propio documento, y no un acuerdo firme, como se ha firmado ya en Valladolid, con Siemens. Lo que me gustaría saber, ya que me ha dado usted esa oportunidad, son los tiempos en los que se van a firmar los acuerdos firmes y realmente cuándo van a empezar a trabajar los talleres en Málaga.

Gracias, señor presidente, por su benevolencia.

El señor **PRESIDENTE**: Señora secretaria general, tiene S.S. la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Yo formo parte del Ministerio de Fomento y lo que yo le digo es lo mismo que la ministra dijo en Málaga cuando se presentó y cuando los diputados lo hicieron. A fecha de hoy, los trabajadores en los talleres de Málaga son 288. La cifra que yo tengo, facilitada por Renfe esta mañana, es de 288 trabajadores. Por tanto, algo ha ido cambiando en la tendencia en los talleres de Málaga. El acuerdo es un acuerdo firme. En los nuevos talleres que se van a construir en Málaga estaba valorada la actuación en 46 millones de euros y ya se ha adjudicado en 38 millones de euros. Por tanto, tengo que hablar de una reducción, si quiere usted, de la inversión, en la medida en que ya se ha licitado la obra y estamos ya en una obra de 38 millones. Tan realidad son las actuaciones en Málaga que inicialmente se sacaron a licitación los nuevos talleres en 44 ó 46 millones de euros, y se ha adjudicado en 38 millones de euros. Ya está adjudicada la actuación de los talleres en Málaga por la cantidad que le estoy diciendo. Y dicho eso, el acuerdo se ha firmado efectivamente con Talgo-Bombardier. Había el objetivo de ir a una empresa mixta con Siemens y no se ha conseguido. ¿Por qué? Porque las condiciones que nosotros queríamos, Siemens no las ha aceptado. Entonces, para tener un mal acuerdo, nosotros no queremos acuerdo. Ahora bien, nosotros sí queremos acuerdos parciales con estas empresas y, además, estos acuerdos parciales, llamados así con Talgo-Bombardier en el caso de Málaga, van a significar un cambio, entiendo yo, cualitativo en cuanto a la capacitación, formación e incremento de aportación de I+D en esos talleres. Y de lo que venía siendo única y exclusivamente en los años anteriores un taller de reparación de los trenes anteriormente existentes, ahora mismo, en Málaga, lo que se van a fabricar son 100 coches de tren hotel y 21 trenes de alta velocidad de la serie 101 y 130. Es decir, los 100 coches de tren hotel, son 240.000 horas, y los 21 trenes de alta velocidad 102 y 130, 460.000 horas; en torno a 700.000 horas de trabajo en producción. Por tanto, hay un incremento de la propuesta que se había hecho con Siemens, se ha incremen-

tado de 100.000 a 700.000. Además, se está incluyendo construcción de nuevos trenes y por tanto, capacitación de nuestro personal hasta irlo cualificando, de forma que no sea simplemente un mero taller de reparación. También le garantizo que ese es el acuerdo de construcción de alta velocidad de los trenes de la serie 102 y 130 de Talgo-Bombardier. Usted sabe que estamos mandándole todos los acuerdos, la documentación que se solicita se está mandando a los diputados y, si en algún caso no se ha mandado, se enviará.

— **DE LA SEÑORA CASTRO MASAVEU (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO), SOBRE FECHA PREVISTA PARA RETIRAR EL PEAJE DE LA AUTOPISTA DEL HUERNA. (Número de expediente 181/000008.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta relativa a la fecha prevista para retirar el peaje de la autopista del Huerna, formulada por la señora Castro Masaveu. Señora Castro, tiene S.S. la palabra.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Gracias, señora secretaria general, por comparecer hoy en esta Comisión a responder las preguntas de los diputados. Yo quisiera exponerle simplemente un detalle a modo de ejemplo de cómo funciona, no solamente el ministerio, sino también esta Comisión, porque fíjese usted que la pregunta que yo le voy a formular está publicada en el Boletín Oficial del Congreso de los Diputados de fecha 25 a 31 de mayo del año 2004. Y curiosamente, en alguna ocasión, cuando yo planteé alguna comparecencia en relación con este peaje del Valle del Huerna, los dos peajes que tiene la autopista del Valle del Huerna, fue precisamente el señor Morlán el compareciente. Pero hoy el señor Morlán ya no quiere contestar a estas preguntas, y no me extraña, porque me imagino que se le caerá la cara de vergüenza de ver lo que se promete y luego al día de hoy vemos que se cumple. Por eso le formulo a usted la pregunta de cuál es la fecha prevista por el ministerio para retirar definitivamente, y para todos los que circulemos por esa autovía, los dos peajes del Valle del Huerna.

El señor **PRESIDENTE**: Señora secretaria general, tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Yo también había visto que la fecha de entrada de la pregunta en el Congreso era 21 de mayo de 2004, y yo creo que eso no es responsabilidad del Ministerio de Fomento. Yo soy bastante nueva en estas lides, ya algo sé pero no he estado nunca sentada en esa parte ni en una Mesa de Portavoces, por tanto, no se como se hace la distribución de preguntas. A mí me dijeron la semana pasada que tenía que comparecer el miércoles, el fin de semana me enteré de cuáles iban a ser las preguntas, y aquí estoy con las preguntas que se me han asignado. El señor Morlán hubiera

estado igual de dispuesto que yo a contestar, porque está haciendo una política de cumplimiento de los compromisos del Gobierno. Por otra parte, pensaba que la pregunta estaba en parte contestada, pero bueno, vamos a hablar de ella, porque estamos hablando y estamos contestando por escrito. Usted bien conoce que el pasado primero de febrero y tras varios meses de negociación con la empresa concesionaria entró en vigor un real decreto mediante el cual se procedía a una reducción del 30 por ciento del coste de peaje de los tráficos pesados. Esa medida, que supone el cumplimiento del compromiso del Gobierno de reducción parcial y progresiva del peaje del Huerna, en sus primeros tres meses ya ha beneficiado a unos 150.000 vehículos y tendrá un coste, puesto que se pagará de forma anual, de 3,3 millones de euros aproximadamente, dependerá de los flujos, a pagar en el año 2007. El Gobierno está cumpliendo su compromiso de reducción progresiva del peaje del Huerna.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Castro, tiene S.S. la palabra.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señora secretaria general, simplemente por aclararle un detalle. Efectivamente, usted no es responsable de que esta pregunta sea del año 2004, pero esto muestra una vez más, las dificultades que el grupo parlamentario al que represento, que es el grupo mayoritario de la oposición, tiene a la hora de solucionar los grandes enigmas que tiene planteado el Ministerio de Fomento, porque nadie sabe nada en toda España; no se conocen los plazos, no se conoce la actuación, no se conoce nada. Y en esta Comisión también tenemos serias dificultades para lograr que se reúna tantas y cuantas veces debería ser necesario. Esa no es su responsabilidad, lo sé, pero como el señor presidente preside la reunión, pues simplemente quiero denunciarlo para que conste.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Castro, trasládelo usted a la Mesa del Congreso de los Diputados, que es la que fija el calendario. Allí tiene posibilidad de plantearlo.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Simplemente, lo que quiero es que conste en el «Diario de Sesiones». Pero vamos a lo que nos ocupa y lo que es verdaderamente preocupante, y es que ustedes lo prometieron, no solamente los candidatos asturianos al Congreso de los Diputados, sino también el señor Zapatero y todas aquellas personas representativas del Partido Socialista que acudieron a Asturias en la campaña electoral de las elecciones del 14 de marzo de 2004. Todos y cada uno de ellos se comprometieron —y era la gran promesa electoral del Partido Socialista para los asturianos— a eliminar los dos peajes de la autovía del Valle del Huerna. Yo le rogaría que, por favor, no me recordase, porque ya lo sabemos, lo sabíamos antes, lo sabemos

ahora y lo vamos a seguir sabiendo siempre, que efectivamente el Partido Popular prorrogó ese peaje. Lo prorrogó, pero también hay que decir, y por eso lo digo por delante para que conste en el «Diario de Sesiones», que la autovía Onzonilla-Benavente, que el señor Borrell había proyectado y por supuesto no construido, como venía siendo habitual en aquellos 14 años, esa autovía, que beneficiaba también a los asturianos, porque era nuestra salida natural a la meseta, iba a tener un peaje. Y se hizo en un tiempo récord de tres escasos años por el Gobierno del Partido Popular y sin peaje. Por tanto, le ruego que no saque ese tema a relucir porque no viene a cuento. Pero a lo que voy, ustedes lo prometieron y el presidente del Gobierno asturiano, el señor Areces, también se comprometió y dijo que esto iba a ser una realidad. Al día de hoy, lo único que han logrado ustedes ha sido reducir el 30 por ciento del peaje a los transportes pesados y eso no es cumplir una promesa electoral de retirada de ese peaje. Ustedes han dado unas migas de pan a los transportistas, pero no les han solucionado el problema. No crean ustedes que los transportistas se sienten satisfechos, todo lo contrario, y exigen que se retire al completo, porque ésa fue la promesa de ustedes. Lo que pasa es que ustedes, en aquella época no pensaban que iban a gobernar, luego sucedió lo que sucedió y ustedes llegaron al Gobierno. Y cuando se hace una promesa electoral, cuando en un programa de un partido político se recoge una oferta como ésta, eso es un contrato que ustedes contraen con los ciudadanos, ustedes firman con los ciudadanos que, si les votan, van a cumplir un programa. Y no lo están cumpliendo. Y no me diga que quedan dos años y que en dos años lo van a solucionar, porque, desgraciadamente para los asturianos, estoy plenamente convencida al día de hoy de que ustedes se han conformado con el 30 por ciento. Porque una vez más, como en tantas y tantas otras cosas, la señora responsable del Ministerio de Fomento, la ministra Magdalena Álvarez, se cree que los asturianos somos tontos y que con unas miguitas de pan ya nos va a contentar o nosotros vamos a creer que todo va a ser maravilloso porque se haya reducido a los transportistas el 30 por ciento. Todos los asturianos hemos aceptado esa promesa electoral con la esperanza de que se cumpliera y al día de hoy, insisto, tan solo el 30 por ciento para los transportistas pesados. No sé cuáles son sus planes, porque se supone que cuando este compromiso se adquiere en una campaña electoral se han consultado todos los departamentos, todas las áreas, se tiene que saber que en economía va representar un coste. Desde el Ministerio de Economía a mí se me ha respondido que no hay presupuesto para eliminar este peaje. ¿Ustedes no sabían cuando se presentaron a las elecciones ante los ciudadanos que tenía un coste la retirada del peaje? ¿O es que ustedes engañaban hasta tal punto que, pensando que no iban a gobernar, hacían la demagogia barata de anunciar promesas incumplibles, como hemos visto al día de hoy? Esto es muy serio y muy grave, porque, insisto, el compromiso que se adquiere es para

cumplirlo y no nos vamos a contentar. Estamos en mayo de 2006, nos quedan dos años de legislatura, no sé si dos años, un año o seis meses, porque no sabemos cuando van a ser las elecciones, pero lo que sí le garantizo es que de aquí al final de la legislatura esta diputada seguirá insistiendo en esta Comisión hasta lograr que ustedes cumplan su compromiso o que al menos reconozcan que fue un error, porque encima, no solamente no cumplen sus compromisos, sino que son incapaces de reconocer que han metido la pata hasta dentro.

El señor **PRESIDENTE**: Señora secretaria general, tiene S.S. la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): No puedo dejar de contestar a las afirmaciones que usted hace. Usted dice que nosotros nos creemos que los asturianos son tontos y que queríamos engañarlos. Yo no sé qué partido fue el que creyó que iba a engañar a los españoles en un momento como en el que ustedes les engañaron. Así que, por favor, no saque ese argumento que con ese argumento el Partido Popular no va a ningún lado, creyendo que los españoles somos tontos; por ahí no vamos a ningún lado. Nosotros respetamos muchísimo a los españoles y respetamos muchísimo a los asturianos, respetamos a todas las comunidades autónomas y cumplimos nuestros compromisos. Y la reducción a la que se ha comprometido el Gobierno, se irá haciendo de forma progresiva, pero no cada tres meses, porque hay una parte con respecto a los contratos que usted ha dicho, pero hay otra parte que parece ignorar, y es que existe un contrato con una concesionaria que tiene unos derechos adquiridos que se los tengo que recordar. Le tengo que recordar que proceden de una empresa, y un peaje que se terminaba en el año 2021 se prorroga hasta 2050, y después se privatiza. El negocio yo no sé quién lo hizo, pero se hizo en la época del PP. ¿Qué significa eso? No quiere que se lo recuerde pero tengo que hacerlo. Nosotros tenemos ya elevación de techos para pagar esta partida hasta 2051; ahora mismo, son 3,3 millones el cálculo que hacemos de lo que va a costar esta partida en 2007. En 2021, esa partida, lo que está presupuestado ya y con elevación de techo en los Presupuestos Generales del Estado hasta 2021, son 8,6 millones de euros. ¿Sabe usted cuánto cuesta esta partida en 2051? 30 millones de euros. Hay un contrato con una empresa, esto es un Estado de Derecho y nosotros cumplimos los contratos con la sociedad y con los empresarios. Por tanto, nosotros vamos a ir haciendo una reducción progresiva, viendo el impacto que en la economía asturiana y leonesa esto genera, y la compensación de los mismos, de acuerdo con el coste de la operación. Por tanto, engaño, ninguno; cumplimiento riguroso del programa y un coste enormemente añadido, como consecuencia de una decisión desafortunada del Partido Popular, prolongando la concesión y privatizando después aquello. Nosotros teníamos que negociar con una empresa pri-

vada que naturalmente defiende bien sus intereses privados; hemos pasado meses negociando con la concesionaria para llegar a un acuerdo que sea también adecuado para los intereses generales.

— **DEL SEÑOR DELGADO ARCE (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO), SOBRE MOTIVOS POR LOS QUE EL MINISTERIO DE FOMENTO NO ORDENA A RENFE OPERADORA QUE CUMPLA DE INMEDIATO LA PROPOSICIÓN NO DE LEY APROBADA EN LA COMISIÓN DE FOMENTO Y VIVIENDA, EL PASADO 16 DE MARZO, REFERIDA A MEJORAS DEL MATERIAL FERROVIARIO EN LA PROVINCIA DE OURENSE. (Número de expediente 181/000918.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos a la pregunta relativa a motivos por los que el Ministerio de Fomento no ordena a Renfe Operadora que cumpla de inmediato la proposición no de ley aprobada en la Comisión de Fomento y Vivienda el pasado 16 de marzo, referida a mejoras del material ferroviario en la provincia de Ourense, formulada por el señor Delgado Arce, del Grupo Parlamentario Popular. Señor Delgado, tiene S.S. la palabra para formular la pregunta.

El señor **DELGADO ARCE**: El 16 de marzo de 2005 —hace ya a fecha de hoy 560 días— se votó en esta Comisión una proposición no de ley que yo defendí y que fue aprobada. Esa proposición no de ley instaba al Gobierno a la ejecución de cinco apartados. El primero de ellos instaba al Gobierno a que con carácter inmediato incorporara a las líneas ferroviarias regionales entre Ourense y Santiago, gestionadas por Renfe Operadora, nuevos trenes Nexius, similares a los que enlazan las ciudades del corredor del Atlántico, de modo que se proporcione un trato igualitario a todos los usuarios del tren en Galicia. El punto segundo instaba al Gobierno a que se renovase con trenes más modernos y en mejores prestaciones el material móvil que actualmente presta servicios ferroviarios regionales en la línea entre Ourense y Vigo. Y el quinto punto, por no citar todos, instaba al Gobierno a elaborar un plan de mejora de la conexión ferroviaria de la comarca de Valdeorras con el resto de Galicia y viceversa, cuya primera medida consistiría en rebajar sensiblemente los precios del billete en los trenes de largo recorrido para los desplazamientos dentro de la comunidad autónoma. Desde aquella fecha, señora secretaria general, estamos esperando, pero no hemos estado quietos. Este diputado ha formulado una batería importante de iniciativas, tratando de hacer el seguimiento y de ver cómo se cumplía por parte del Gobierno esta resolución. Al día de hoy está incumplida. ¿Me quiere usted explicar cuáles son los motivos de este incumplimiento?

El señor **PRESIDENTE**: Señora secretaria general, tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Tengo que decirle al señor diputado que no ha habido en absoluto incumplimiento del acuerdo del Congreso de los Diputados instando al Gobierno. En este caso debo decirle que Fomento no tiene nada que ordenarle a Renfe para el cumplimiento de estos acuerdos, sino que inmediatamente se producen. Renfe procede a la aprobación de su plan estratégico y se encargan una serie de trenes para dar cumplimiento a esta y a otras demandas que existen en el país. Por tanto, hay un cumplimiento inmediato de esta propuesta, procediendo a una planificación de la necesidad que no se había hecho en época anterior, una planificación para dar cumplimiento a esta petición; una petición que se ha plasmado después de la elaboración del Plan Estratégico de Renfe Operadora, que tiene una inversión prevista en material rodante —dentro de todo su plan, que son 5.534 millones de euros— de 4.050 millones de euros. Es el cumplimiento inmediato que se hace de la resolución del Congreso de los Diputados, pero evidentemente los trenes hay que fabricarlos, hay que negociar con las empresas, hay que contratarlos, y en el momento que estén entregados, se adjudicarán allí donde está el compromiso de Gobierno, naturalmente donde Renfe, de acuerdo con sus criterios de empresa, debe de hacerlo. Por tanto, hay un cumplimiento inmediato mediante el encargo de nuevos trenes, pero lógicamente usted sabe que los trenes tienen primero un periodo de negociación con las empresas, y después de construcción, y la disponibilidad del material ferroviario se hará en el momento que esté disponible. Así de claro.

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

El señor **DELGADO ARCE**: Pues así de claro, nada, señora secretaria general, así de oscuro, así de confuso, y hay una palabra que define su respuesta: desfachatez. Porque desfachatez es decir que se cumple una proposición no de ley cuando es flagrante el incumplimiento. Entre Ourense y Santiago no circulan los trenes R598, los llamados trenes Nexius. En Galicia hay ocho trenes de estas características circulando por el corredor del Eixo Atlántico. El compromiso del Gobierno socialista era destinar de modo inmediato dos de esas unidades al corredor Ourense-Santiago; se lo han manifestado ustedes en respuesta escrita de Renfe al hoy conselleiro de Medio Ambiente del Partido Socialista, secretario general del Partido Socialista ourensano, se lo han contestado a este diputado en respuesta a pregunta escrita, entregada el 26 de agosto de 2005, cuando decían que a finales del próximo año Renfe estaría en condiciones de poner estos trenes en funcionamiento. Existen los trenes, el material está a disposición de Renfe y no se destina

al corredor de Ourense-Santiago, pese a ser un corredor importante, con un importante número de viajeros. Es voluntad política, incumplir esta decisión y usted no puede escudarse y decirle a los ourensanos, que son ciudadanos tan de primera como los de Málaga, Madrid o Barcelona, que han de esperar a que se fabriquen unos trenes cuando esos trenes ya existen y operan; y ustedes, constantemente, en la página del ministerio, en la página de Renfe, exhiben las preciosas características de este tren, que es el que queremos tener en Ourense, porque es el tren digno que ha de comunicarnos con la capital de Galicia y el que se merecen los ourensanos. Y no es demagogia lo que está haciendo este diputado, porque esto mismo que estoy pidiendo yo lo piden los representantes del Partido Socialista en Ourense y lo votan en la Diputación Provincial de Ourense. Y esta iniciativa que hemos aprobado, y a la que yo me refería, no habla solamente de estos trenes. Por ejemplo, ¿qué me dice usted del Plan especial de mejora en la comarca de Valdeorras, que también fue aprobado? ¿Qué tiene usted que decir sobre esto? ¿Por qué en Ourense se mantienen materiales móviles de desecho, con más de 30 años de antigüedad, como son los que actualmente prestan servicio entre Ourense y Vigo y entre Ourense y Santiago? Usted, que representa en este acto al ministerio, ¿me da a mí como respuesta para que yo lo traslade a los ourensanos que ya se verá cuando los trenes están fabricados, que usted los mandará a Ourense? ¿Por qué estos trenes se incorporan a las líneas de Extremadura? ¿Por qué se anuncia a bombo y platillo unos extraordinarios trenes de estas características entre Madrid y Jaén, que yo celebro mucho que existan, y por qué razón no cumple esta proposición no de ley? Yo le insto, porque el objeto de esta pregunta no es que nos enfademos ni que nos disgustemos, es que usted tome conocimiento de que viene obligado el ministerio a cumplir con esta proposición no de ley, que está en unos términos tajantes, y es que de inmediato se incorporen. Infórmese usted que tiene ya estas unidades en Galicia y que pueden perfectamente prestar, al menos dos de ellas, servicios en el corredor Ourense-Santiago, y que esta es una reivindicación del Parlamento de Galicia y es una reivindicación de la Xunta de Galicia; y, por favor, no se quede simplemente en que ya vendrán esos trenes, sino que, cuando llegue al ministerio, interélese por este tema y dénos una solución inmediata, que Ourense lo necesita.

El señor **PRESIDENTE**: Señora secretaria general, tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Yo no tengo por qué interesarme porque ya estoy perfectamente al tanto de esta situación, y yo debo insistirle, ¿de dónde viene el problema? El problema procede de la falta de planificación de la época del PP, puesto que durante el período 1990 a 1996 se invirtieron 2.400 millones, y en el período 1997 a 2000, apenas 1.000 millones. Estas cosas

hay que planificarlas, la adquisición de material móvil hay que planificarla, como la construcción de carreteras. Usted me puede pedir que construya mañana un aeropuerto o un puerto en algún punto del territorio español, me puede instar a que lo haga, y lo haremos, pero no en 48 horas. Deben de entender que el material móvil necesita un periodo de construcción. Por tanto, la falta de planificación es de la época del PP, sobre todo en material de cercanías y en material de regionales, mire, usted qué casualidad; precisamente, en los materiales que necesita más el servicio público. Nosotros tenemos una falta de material en cercanías y en regionales, como en media distancia, como consecuencia de la falta de planificación del PP. Nosotros hemos llegado y hemos hecho un plan estratégico para la construcción de material móvil, y ese es el que dará respuesta. De los 21 Nexius que se entregaron en 2004, que procede de un encargo de la época del PP, **(El señor Delgado Arce: Menos mal.)** procede de ese encargo, pero insuficiente totalmente; de esos 21, ocho se dedicaron a Galicia y los restantes al resto del territorio nacional. En ningún caso se puede decir que el territorio gallego está mal tratado en esa distribución de los materiales. La proporción de ocho sobre 21 me parece que no es mala para Galicia, me parece que hay una discriminación positiva; ocho para Galicia, 13 para el resto de España. Yo creo que hay una discriminación positiva a favor de Galicia. Dicho eso, dígame usted de dónde quito los trenes, dígalos allí en su tierra. Nosotros prestamos servicio de acuerdo con las necesidades del territorio y nosotros no podemos estar haciendo una redistribución, porque entonces inmediatamente vendrá el diputado de Pontevedra, volviéndolo a repetir. Nosotros no podemos cambiar la redistribución porque no vamos a vestir un santo desnudando a otro. Esa es la situación. Por tanto, Galicia se queda claramente favorecida en la distribución de Nexius que se hace. Tenemos una prioridad con Galicia, y usted lo sabe bien, por tanto, se atenderá a esas necesidades, pero no puede usted pedirle al ministerio, no nos puede pedir que quitemos trenes de otros territorios. **(El señor Delgado Arce: Sí, sí lo pido.)** No me lo puede pedir porque nosotros estamos atendiendo las necesidades del conjunto del territorio nacional y dándole, como acabo de demostrar, prioridad en este caso a Galicia. Se le ha dado prioridad a Galicia y no se puede pedir que haya una redistribución en ese sentido porque ahora mismo no hay de dónde. Hay una falta de planificación. Efectivamente, los trenes estarán construidos cuando estén construidos y se atenderán a las necesidades de todo el territorio nacional. Se atenderá a Ourense, Extremadura, Murcia, se atenderá al resto del territorio nacional. Nosotros tenemos que entender las necesidades generales y vamos a responder, claro que vamos a responder. Hemos respondido inmediatamente haciendo un encargo por valor de más de 5.500 millones de euros, pero naturalmente ese encargo tendrá sus resultados, como si usted me pide ahora construir una carretera, por supuesto que estaríamos atendiendo esa primera fase, pero natural-

mente los trenes no están en la puerta de las estaciones al día siguiente.

— **DEL SEÑOR AYALA SÁNCHEZ (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO), SOBRE SEGUIMIENTO DE LAS ACTUACIONES DEL MINISTERIO DE FOMENTO EN MATERIA DE SEGURIDAD. (Número de expediente 181/001449.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos a la pregunta relativa al seguimiento de las actuaciones del Ministerio de Fomento en materia de seguridad, formulada por el señor Ayala Sánchez, del Grupo Parlamentario Popular. Señor Ayala, tiene S.S. la palabra para formular la pregunta.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: La verdad es que viendo sus anteriores respuestas, señora secretaria general, poca confianza puedo tener en a respuesta que me vaya a dar a mí ahora, porque ciertamente no podía yo esperar que al señor Delgado le contestara usted sobre el material móvil que han tenido que contratarlo, cuando recuerdo perfectamente que una de sus primeras acusaciones es que nosotros habíamos contratado material innecesario y cancelaron contratos de adquisición de material móvil, precisamente alguno del que ahora falta y que justifica su incumplimiento de una PNL aprobada en esta Comisión. La verdad es que esta Comisión, no solamente ve pocos asuntos, sino que además el Ministerio de Fomento burla los acuerdos que adopta.

Pues bien, señora secretaria general, hablando de seguridad y del seguimiento de las actuaciones, a pesar de lo que la ministra viene diciendo permanentemente y a pesar de la letra del PEIT, existe un grave déficit de seguridad en la obra pública y en las materias de competencia del Ministerio de Fomento. Ustedes podrán decir lo que quieran, pero los hechos son tozudos y cantan. La seguridad no es un criterio esencial de la política que realiza el Ministerio de Fomento; lo será en las intenciones, pero no lo es en la realidad. Hay déficit en la seguridad de las obras, múltiples accidentes, hay déficit importante en seguridad aérea, hay falta de criterio en infraestructuras que no se están haciendo para disminuir los riesgos de accidentabilidad. En definitiva, hay una caída asombrosa de los índices de seguridad de todas las materias competencia del Ministerio de Fomento. Le pregunto a usted —que parece que es la responsable de esta materia, yo creía que era el secretario de Estado, pero creo que es usted— cómo se efectúa el seguimiento de las actuaciones del Ministerio de Fomento en materia de seguridad.

El señor **PRESIDENTE**: La secretaria general tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Un inciso a la obser-

vación anterior. La ausencia de planificación provocó que hubiera encargados algunos trenes que no eran necesarios. No estamos hablando de éstos sino de otros; no eran éstos, que no estaban planificados. Lo que hubo fue falta de planificación, por exceso y por defecto. Estamos de acuerdo. Yo soy responsable de la Secretaría General de Infraestructuras y la pregunta que usted ha hecho necesitaría una respuesta extensa. La pregunta abarca desde la construcción a la explotación, todos los modos de transporte y, como usted bien sabe, yo soy responsable en parte de la infraestructura ferroviaria y de carreteras. El señor diputado se puede permitir tirar para adelante, decir que todo va peor, hablar de la caída de los índices de seguridad, etcétera. Yo tengo aquí los cambios en la seguridad, en las carreteras, así como la reducción de los índices de accidentabilidad, si quiere hablamos de ello. S.S. afirma que hay déficit de seguridad en la obra pública, que hay múltiples accidentes, que hay problemas de seguridad aérea, que han caído los índices de seguridad, etcétera y yo le puedo responder igualmente con imprecisión. Pero no voy a hablar en términos imprecisos. Pero no voy a hablar en términos imprecisos, sino que me voy a referir a la preocupación que el Ministerio de Fomento tiene por la seguridad. Le voy a hablar de este asunto que creo a todos preocupa por igual. Estoy segura de que usted y yo compartimos esa preocupación. No sé si quiere que le hable de la seguridad en la construcción, en la explotación de la obra pública, o prefiere que le hable de todo. **(El señor Ayala Sánchez: Quiero que me conteste a la pregunta.)** Respecto al seguimiento del Ministerio de Fomento en materia de seguridad, lo estamos haciendo desde el proyecto constructivo, desde la ejecución de la obra pública y desde la explotación de las infraestructuras públicas. Se hace en los tres terrenos. Empezaré por lo primero hasta consumir el tiempo comprometido. Quiero hacerle previamente una advertencia: no solamente estamos hablando de un asunto que supera el ámbito de mi secretaría de Infraestructuras —estoy aquí en representación del ministerio y contestaré a todo ello—, sino que también supera la competencia del Ministerio de Fomento, puesto que hay distintos ministerios que tienen competencia, no compartidas sino coincidentes, en materia de seguridad. Por supuesto, la tiene el Ministerio de Trabajo. En los asuntos relativos a la seguridad y salud del trabajador, el seguimiento riguroso de la normativa corresponde al Ministerio de Trabajo. Es sobradamente conocido que la competencia de regulación del tráfico en las carreteras compete al Ministerio del Interior, y el Ministerio de Fomento también tiene competencias, sobre todo en la ejecución de la obra pública, como promotor de la obra pública, pero no como empresario. Es el contratista el que tiene la principal responsabilidad en la ejecución, en el cumplimiento de la normativa sobre seguridad y salud laboral. ¿Qué hace el Ministerio de Fomento en las fases que he destacado, primero en fase de proyecto, segundo de ejecución, tercero en caso de siniestro y cuarto, en caso de explotación de acuerdo

con las competencias que tiene? Voy a hablar de lo más general y, si puedo, de lo más particular. En fase de proyectos, repito, la competencia fundamental es del empresario como contratista. Ahora bien, en la fase de proyecto, designamos un coordinador de seguridad y salud, que es un especialista en la materia, y al autor del estudio de seguridad y salud que se ejecuta durante el periodo de elaboración del proyecto, viendo las especificidades de la obra que se va a ejecutar. Ese estudio contiene distintas medidas, desde las preventivas a las actuaciones en caso de emergencia. Es un estudio de todas las obras que se van a ejecutar en fase de proyecto. En fase de ejecución el ministerio hace un seguimiento riguroso de las obras con la designación de un coordinador (ya tenemos la obra contratada con un contratista y este tiene que cumplir la normativa que el Ministerio de Trabajo tiene en esta materia) de seguridad y salud con la aprobación del Plan de seguridad y salud, plan que va desde el control de los accesos a las obras a la formación de los trabajadores y una serie de características que tiene que cumplir. En el caso de siniestro se establecen unas comisiones internas del Ministerio de Fomento y en el caso de seguimiento de la explotación de las infraestructuras, son muy amplias las actuaciones, que van desde los programas de pasos a nivel, programas de reducción de accidentabilidad de los motoristas, control de los puntos de concentración de accidentes —que no son los mismos que los puntos negros, como ustedes conocen—, hasta programas de inspección elaborados por aviación civil. He hecho una exposición muy rápida de algo que es bastante más complejo.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Yo no he dicho quién tenía que contestar. La pregunta la formulé y ha sido el ministerio el que ha decidido que venga usted a contestarla. No creo que me pueda decir que soy inconcreto en mis manifestaciones porque esperaba su respuesta para ahondar en los asuntos en los que baso mis afirmaciones. En cuanto a la accidentabilidad en la obra pública —por empezar por una parte de la que usted ha hablado—, ha aumentado de forma sustancial. Hubo un accidente en las obras de la carretera de Granada, con un balance de seis víctimas mortales, del cual la ministra de Fomento tiene prometido que vendrá aquí cuando se sepan las causas, han pasado varios meses y todavía no sabemos qué ha sucedido; sobre el accidente de la línea de alta velocidad Madrid-Valencia, tampoco sabemos cuál ha sido la causa; se ha hundido una tuneladora por desprendimiento de una bóveda en San Pedro de Guadarrama, lleva paralizado un año y no saben todavía cómo salir de esa situación; la caída sobre el puente sobre el río Nalón, en la autovía del Cantábrico, etcétera. Si usted quiere, yo le sigo poniendo ejemplos de falta de seguridad en la obra pública. Hay cuestiones que necesariamente conducen

a esa mayor inseguridad. Por Orden de 29 de diciembre del año 2000 se creó la figura del consejero técnico de Seguridad, con dependencia directa del ministro, para garantizar la seguridad, que tuvo un resultado magnífico, ustedes han cesado a ese señor y no han repuesto su cargo. La figura del consejero técnico está sin cubrir y no existe una coordinación general entre todas las obras del ministerio en materia de seguridad. Se firmaban convenios anteriormente con organizaciones sindicales del ministerio, se hacía un seguimiento in situ de los programas y planes de seguridad y salud laboral que ahora mismo no se están haciendo. Y la seguridad, junto con la calidad y modernidad —yo creo que le, suena: calidad, modernidad y seguridad— era el objetivo prioritario de los criterios del ministerio. Ahora no solamente desaparece la figura del consejero técnico, sino que no se hace el seguimiento de los planes de seguridad preceptivos. Por otra parte, en los presupuestos de 2005 vimos cómo el partido al que usted pertenece aceptó una enmienda de Esquerra Republicana de Catalunya que cambiaba el Plan de seguridad de ferrocarriles, que afectaba a toda España, por obras solo en Cataluña. Por tanto, sí tiene usted ejemplos concretos de cómo funciona la seguridad en el ministerio. Le he visto muy poco satisfecha con la seguridad porque enseguida le ha echado la culpa a otros. Le ha echado la culpa al Ministerio de Trabajo, le ha echado la culpa al Ministerio del Interior y le ha echado la culpa al contratista.

Señora secretaria general, no somos tan ignorantes en esta Comisión como para no saber que el estudio de seguridad y salud es obligatorio hasta para cambiar un cuarto de baño de una casa particular. Vaya un arco de iglesia que hacen si en cada proyecto se hace un estudio de seguridad y salud. Naturalmente que se tiene que hacer un estudio de seguridad y salud, no es ningún mérito ni novedad del ministerio, porque las situaciones de crisis, de gravedad y de inseguridad se siguen produciendo. No vaya por ahí, porque va por mal camino. Hablamos de seguridad en la construcción y usted dice que también tiene seguridad en la explotación. A pesar de que afirme que la seguridad es responsabilidad de otros, a mí me gustaría saber si el que un avión aterrizara y despegara en Barajas con un agujero en el ala —esta foto está tomada en el aeropuerto de Barajas y ha sido denunciada reiteradamente por varios sindicatos, incluido el de pilotos— es o no es un fallo en la seguridad. Esto da lugar a que digan que existe connivencia entre Fomento y alguna compañía y que ustedes no están cumpliendo con los temas de seguridad. Eso sí, lo que se hace es una puesta en escena con unas notas de prensa sobre las inversiones en seguridad, mezclando las seguridades en carretera y hablando de miles de millones de inversiones, pero, en realidad, nos encontramos ante una situación en la que el Plan de choque de seguridad vial no hace más que ampliar el horizonte temporal que existía, el Plan de Viabilidad Invernal supone nada nuevo y el diagnóstico sobre el estado de la red es una mera

continuidad de lo anterior. Señora secretaria general, hábleme de verdad de cuál es el seguimiento que hace el ministerio en materia de seguridad que nos dé garantía a los ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: Señora secretaria general, tiene usted la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Los ejemplos que usted ha citado son todos los casos en donde ha habido algún problema; los cuatro que ha citado son todos los casos que tenemos en materia ferroviaria y de carreteras: el accidente de Granada, el incidente en Madrid-Valencia de alta velocidad; yo no sé si se puede considerar un tema vinculado porque no es de seguridad al hundimiento de San Pedro, que ahora comentaré; y la caída del puente del Nalón. Ha citado todos los casos que se han producido en los últimos tiempos. No son ejemplos, son los casos que hay. Por supuesto que está pendiente una comparecencia de la ministra respecto al accidente que se produjo en la autovía de la Herradura-Taramay, pero las investigaciones están llevadas de la mano del juez, el ministerio tiene constituida su propia comisión; hay una comisión técnica que nombró el juez y otra comisión que ha nombrado el Ministerio de Fomento. En ella están implicados desde el Cenit, la Universidad de Granada, la Politécnica, etcétera. Hay acuerdo con los sindicatos, hay mejora en los pliegos y hay más cosas.

El señor **PRESIDENTE**: Lo siento, pero las preguntas tienen un formato más rígido que otras iniciativas.

— **DEL SEÑOR HEREDIA DÍAZ (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO) SOBRE POLÍTICA DEL MINISTERIO DE FOMENTO DE SUPRESIÓN DE PASOS A NIVEL EN MÁLAGA, ESPECIALMENTE EN RONDA. (Número de expediente 181/001743.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta relativa a la política del Ministerio de Fomento de supresión de pasos a nivel en Málaga, especialmente en Ronda, formulada por el señor Heredia Díaz, del Grupo Parlamentario Socialista. Señor Heredia, tiene S.S. la palabra para formular la pregunta.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Señora secretaria general, los pasos a nivel, como todos sabemos, constituyen un riesgo potencial para las personas que se ven obligadas a atravesarlos a diario. Sin embargo, fue una cuestión que, como tantas otras en la provincia de Málaga, no le preocupó nunca al Partido Popular. De hecho, durante los 8 años que estuvieron en el Gobierno se limitaron a hacer muchos anuncios, pero a plasmar bastantes pocas realidades. En este sentido, cabe

recordar que el 17 de enero de 2001, el anterior ministro de Fomento, el señor Álvarez Cascos, se comprometió en esta misma Cámara, en esta misma Comisión, a eliminar 800 pasos a nivel y a mejorar la señalización de otros 700; pero la realidad es que se hizo bien poco. Y donde menos se hizo fue en aquellos donde el momento de la circulación era superior a 1.500, que eran los que iban a ser prioritarios de eliminar, según se contemplaba en la modificación de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre, de 6 de julio de 2001. También se comprometió el anterior Gobierno del PP a firmar entre 2001 y 2002 convenios con todas las comunidades autónomas para la supresión de pasos a nivel, pero solo lo firmaron con Murcia y Castilla y León, casualmente dos comunidades gobernadas por el Partido Popular. Cabe resaltar que la política de derechas en esta materia fue arbitraria, improvisada y no siguió ningún plan; y además —y esto es lo que más me interesa a mí— se olvidaron de que Málaga estaba en el mapa. ¿Por qué digo esto? Porque Málaga es una de las provincias que mayor número de pasos a nivel tiene, es la quinta a nivel nacional que mayor número de pasos con fecha 14 de marzo de 2004; por detrás de Asturias, que tenía 152 el 14 de marzo de 2004, de León, Cantabria y Badajoz. Por tanto, éramos la quinta que más tenía; en 2003 éramos a provincia donde se registró un mayor número de accidentes en pasos a nivel y hay un caso muy importante en el que estuvo a punto de ocurrir una desgracia: en la comarca de Ronda un autobús con 25 escolares se quedó dentro de un paso a nivel. Ese año también fallecieron dos personas en la comarca de Ronda. En este contexto no se entiende cómo el Partido Popular se permitió el lujo de no hacer absolutamente nada. Lo único que hicieron fue estudios en relación con pasos a nivel. Yo creo que ya se lo sabían de memoria, pero ni licitaron nada ni adjudicaron nada ni iniciaron obras y, mucho menos, las llegaron a terminar. Frente a esa dejadez en esta materia, el Gobierno de Rodríguez Zapatero —y concretamente la ministra Magdalena Álvarez— ha aprobado un Plan de seguridad de pasos a nivel 2005-2012, que prevé la supresión de 1.931 pasos en nuestro país y la mejora de protección en los restantes, con una inversión que ronda los 1.320 millones de euros, de los cuales, el 80 por ciento los aporta el ministerio y el 20 por ciento restante entre comunidades autónomas y ayuntamientos, a través de convenios. El objetivo no es otro que el incremento de la seguridad vial y ferroviaria en un transporte que registra una media de 30 accidentes cada año. Éste es el primer plan que se presentó como desarrollo de las previsiones del Plan estratégico de infraestructuras y transporte. En este sentido, le pregunto, señora secretaria general, cuál es la política del Ministerio de Fomento en materia de supresión de pasos a nivel en Málaga y especialmente en la comarca de Ronda donde, como usted bien sabe, se concentra el 40 por ciento de todos los pasos existentes en nuestra

provincia, y es una de las zonas españolas donde se registran un mayor número de accidentes.

El señor **PRESIDENTE**: Señora secretaria general, tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Como usted ha reconocido, ante la situación en la que se encontraba la seguridad en los pasos a nivel, el Gobierno, en este caso a través del Ministerio de Fomento, elaboró un Plan de seguridad en pasos a nivel, que es el primer plan que desarrolla ya el Plan estratégico de infraestructuras y transporte, con las cifras que usted ha dicho. En conjunto, existen 3.764 pasos a nivel, de los cuales se van a suprimir en toda España 1.931 y se va mejorar el grado de protección de los restantes, que son 1.833, de una forma gradual. Se ha hecho un análisis que es absolutamente novedoso del grado de riesgo que tiene cada uno de los pasos a nivel, que se mide por distintas características, tanto por las condiciones climáticas de su entorno, la frecuencia de paso, las características de visibilidad en el cruce, etcétera. Eso ha llevado a una ponderación de factores y a la elaboración de un listado de riesgo A, B y C. Nosotros vamos a actuar con orden —aunque quisiéramos eliminarlos, todos a la vez— y progresivamente en la eliminación de los pasos a nivel de mayor riesgo. De hecho, en el primer cuatrienio está prevista la supresión de todos los pasos del nivel A —los de mayor riesgo— que son 731. Podría alargarme más en la presentación de este programa. Por lo que se refiere a la provincia de Málaga y al municipio de Ronda, la política es exactamente la misma para todo el territorio nacional con la supresión de los pasos a nivel existentes. A la fecha 30 de abril, en la provincia de Málaga quedaban 148 pasos a nivel. Puedo darle la relación completa de todos los municipios, pero efectivamente es el de Ronda, con 33, el que tiene mayor número de pasos a nivel en estos momentos; hay 19 en el municipio de Archidona; otros tantos en Antequera —hay que tener en cuenta las dimensiones de este término municipal—; 10 en Cortés de la Frontera; hasta los 148. En este momento, en la provincia de Málaga se encuentran en marcha actuaciones para la supresión de 134 pasos a nivel. De los 148 pasos, 134 se encuentran ya con algún grado de actuación, 6 de los cuales están en fase de obra y 108 de proyecto, es decir, su ejecución se acometerá en breve; y los 20 restantes se encuentran en estudio. En el caso de Ronda, de los 33 pasos a nivel que anteriormente he mencionado que existen en el municipio ya están en fase de obra 4, de proyecto 27, y los dos restantes se hallan en fase de estudio. Nuestro objetivo es que, a la mayor brevedad posible, los que están en fase de proyecto se eliminen. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)**

— **DE LA SEÑORA SÁNCHEZ GARCÍA (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO), SOBRE RAZONES POR LAS QUE SE ESTÁ DETERIORANDO EL SERVICIO DE CORREOS, SOBRE TODO EN LAS ZONAS RURALES DE LA PROVINCIA DE PALENCIA. (Número de expediente 181/001280.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra la señora Sánchez García para hacer la pregunta a la subsecretaria.

La señora **SÁNCHEZ GARCÍA**: Supongo que conoce el motivo de mi pregunta, porque en varias ocasiones la Diputación Provincial de Palencia se ha dirigido a usted y usted sabe que tenemos un problema enorme. Le digo que tenemos porque esta petición fue cursada hace casi un año y espero que en la respuesta que usted me dé me diga cómo se ha tratado de solucionar aquellos problemas que nosotros detectábamos. Usted sabe que en las tareas de reparto y recogidas de correspondencia algunos carteros tienen asignadas más de 24 localidades y que muchas veces hay que recorrer más de 100 kilómetros para entregar esta correspondencia. Hay que tener en cuenta las condiciones climatológicas y que el moverse por carreteras secundarias hace muy difícil e imposibilita llegar en tiempo y forma, hechos que impiden asegurar un reparto de correspondencia, tal y como viene establecido en la Ley Postal Universal cuyo artículo 17.2 dice que se exigirá al menos una recogida en los puntos de acceso que se determinen y una entrega en la dirección postal de cada persona física o jurídica todos los días laborables y, como mínimo, cinco días a la semana. Pues bien, hemos presentado esta pregunta para que dé su opinión al respecto. Nos consta que se han hecho gestiones, pero me gustaría conocer —y me remito al enunciado de la pregunta— cuáles son las razones por las que se está deteriorando el servicio de Correos en la zona rural de la provincia de Palencia.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra la señora subsecretaria de Fomento.

La señora **SUBSECRETARIA DE FOMENTO** (Vivanco Bustos): La señora diputada parte de la premisa de que se sigue deteriorando el servicio en la provincia de Palencia. En nuestra opinión, como Ministerio de Fomento, como regulador, no estamos en condiciones de admitir el que se siga deteriorando la situación en el reparto en la provincia de Palencia. Hay que reconocer que a partir de 2004 ha habido un problema como consecuencia de un proceso de reestructuración de los servicios postales en la provincia, que ha tenido como manifestación la concentración de estos servicios postales en centros comarcales y la unificación en un solo centro de códigos postales compartidos por varias poblaciones. Se trata de un proceso de concentración y de reestructuración de los servicios postales, pero no es el único que ha habido

en la provincia de Palencia, sino que se viene produciendo de forma generalizada en los últimos diez años. El primer efecto de ese proceso tiene unos inconvenientes psicológicos y de todo tipo percibidos por el ciudadano pero posteriormente se perciben las ventajas porque tal reestructuración se hace para lograr un mayor control en el tratamiento global de la distribución, asegurar el curso de la correspondencia depositado por los usuarios y modernizar los puntos de concentración con la dotación de mejores instalaciones, mobiliario y equipamiento. Es decir, no se trata de un proceso gracioso o gratuito, sino que es un proceso racional el que hace Correos. Hay que tener en cuenta que la situación de nuestros pueblos posiblemente no es la que deseáramos. Es verdad que tenemos una población muy dispersa en núcleos rurales con muy poca población y eso constituye una gran dificultad. Si estudiamos cómo se está comportando el correo en la provincia de Palencia observaremos que la correspondencia va decreciendo; tampoco va a ser Palencia una excepción de lo que pasa a nivel nacional, cada vez mandamos menos cartas. Se dan unas circunstancias que están ahí y efectivamente en 2004 recibimos un escrito del presidente de la Diputación en el que constan los factores a los que usted acaba de referirse relativos al número de kilómetros que ha de recorrer un cartero, etcétera. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Los juicios de valor son eso, juicios de valor. Hemos intentado buscar datos estadísticos objetivos que puedan medir el grado de calidad del servicio que se presta en la provincia de Palencia. Hemos cogido varios bloques de temas, uno de ellos es el número de quejas y reclamaciones presentadas en Correos para ver cómo se están comportando. El nivel de quejas, en el año 2004, estaba en una media mensual de 9,58; en el año 2005 efectivamente hubo un repunte, pasó a una media de 14,25 reclamaciones por mes; pero estamos hablando de un total de 171 reclamaciones año. Palencia, a pesar de lo que está percibiendo subjetivamente de que va mal, está muy por debajo de las medias de reclamaciones y de los indicadores de calidad que voy a decir a continuación, que a su vez están muy superiores. La media mensual, en 2004, era de 9,58 quejas; en el año 2005, de 14,25; y en el primer trimestre de 2006 están en 8,33. Ya tenemos un indicador que dice que el número de quejas se ha reducido recientemente. A nivel de reclamaciones, el comportamiento es equivalente. En el año 2004, la media mensual fue de 23; en 2005, de 22,25; y en el primer trimestre de 2006, está en 13. Parece ser que hemos pasado por este fenómeno que antes he anticipado: en los primeros meses, con el proceso de reestructuración, se produjo un malestar en la provincia que está remitiendo si utilizamos como indicadores el número de quejas o, las reclamaciones presentadas. En la Subdirección de Regulación Postal los indicadores no son muy indicativos porque solamente hemos tenido una queja presentada en 2005 sobre funcionamiento de reparto en los diversos municipios. Hay otro indicador que venimos utilizando y que se publica, que es la calidad del servicio. Usted sabe que la calidad del servicio, desde

el punto de vista internacional, se mide por el número de días que se tarda desde que se deposita una carta en un origen hasta que se recibe en el punto de destino; cuánto tiempo tarda en recibirse una carta en el punto de destino. La provincia de Palencia no ha dejado de estar por encima de la media en todos estos años, incluso a pesar de la reestructuración rural. El D+3 supone que transcurren tres días desde que se echa una carta al correo hasta que se recibe; y hay un objetivo de calidad a nivel nacional del 90 por ciento. Se supone que el 90 por ciento de las cartas tienen que estar entregadas en tres días. Pues bien, en la provincia de Palencia en el año 2003 tenía un 97,84 antes de la reestructuración; en 2004 ha estado con un 97,86; en 2005, con 98,26; y ahora mismo está con 97,50. Esto por lo que se refiere a la componente de envíos distribuidos. Es decir, en todos los casos está por encima de 7 puntos respecto de la media nacional. Cuando hablamos de correspondencia con origen en la provincia de Palencia distribuida en todo el país, los indicadores están un poco más bajos del 90 por ciento, porque estamos en un 97 ó 93, pero en la práctica también estamos en 9 puntos de media. En 2005 bajó, efectivamente.

El señor **PRESIDENTE**: Señora subsecretaria, lo siento pero su tiempo ha terminado.

La señora **SUBSECRETARIA DE FOMENTO** (Vivanco Bustos): Terminó diciendo que los indicadores objetivos reflejan que no hay perjuicio en la calidad del servicio.

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

La señora **SÁNCHEZ GARCÍA**: Al haber consumido todo su tiempo, no sé si me va a poder contestar a la pregunta. Yo no pongo en duda sus datos, pero esto no arregla el problema. No me ha contestado a preguntas que son importantes y por las que estábamos esperando su presencia. En primer lugar, usted debe tener en su poder el documento que mandó la diputación con la moción cuyo tercer punto, que es el más importante, dice: Exigir a la empresa de Correos a través de su regulador, el Ministerio de Fomento, el cumplimiento exacto de la Ley Postal, es decir, el reparto diario de la correspondencia en todos sus puntos. Usted da cifras pero yo no sé si el servicio que hay en Palencia es de calidad. La gente es extraordinaria y no lo pongo en duda, pero el problema reside en el número de plazas, en el número de personal que tiene Correos en la zona rural. S.S. sabe que se han amortizado muchísimas plazas y que hay una deficiencia que tienen que subsanar. Le voy a dar un dato, tengo cartas de unos 80 municipios. En Astudillo hay barrios en los que llega el correo dos veces por y semana, cartas con un retraso de 10 días y los suscriptores de periódicos se han dado de baja porque reciben los periódicos con tres días de retraso. Supongo que usted conocerá estos datos. Tengo aquí un escrito de Correos que causa perplejidad porque dice que

los desajustes se vienen dando porque muchos envíos llegan a esas localidades con falta de dirección o con dirección incorrecta, lo que hace muy difícil su entrega. En el núcleo rural esto no vale, no cuela, porque eso no es ningún problema para un servicio de calidad. Ha pasado tiempo, es cierto, y sé que usted me va a contestar que el ministerio no abarca el tema de recursos humanos porque corresponde al operador, pero yo hago la pregunta porque supongo que es el ministerio el que tiene que mandar a la persona que debe conocer estos datos. Le voy a dar unas cifras que a lo mejor son equivocadas, aunque lo dudo porque me las han hecho llegarlos representantes sindicales. Hay 20 trabajadores fijos y 18 puestos vacantes menos que hace dos años. Yo no sé si estarán en lo cierto, pero en el mundo rural hay 12 menos y dos vacantes menos. Teniendo en cuenta que Palencia es tema rural, obviamente ahí es donde está el quid de la cuestión, es ahí donde está el problema y ustedes lo saben. Pensaba que en este tiempo se podría haber progresado y se podría haber enmendado este desajuste en cuanto al reparto. Pues bien, tengo aquí la última nota que dice el reparto deficiente —por no decir mal— sigue estando en la zona de Astudillo, en Osorno, en Saldaña, en Barruelo, en Guardo. Y ahí tiene usted 75 municipios que siguen sin entender qué es lo que le pasa. Le voy a dar otro dato, en Santibáñez de la Peña, que es la zona norte, la más conflictiva porque es la zona de montaña, disponen de 15 minutos de atención al público y no todos los días. Si en Villamuriel de Cerrato, que tiene una población de casi 5.000 habitantes, disponen solo de una hora de atención al público, perdóneme pero algo está pasando. Hay también un escrito del 18 de octubre de 2005 con algo que me sorprende y sobre lo que me gustaría que me contestara. Hay unos problemas de reparto, concretamente en Carrión de los Condes, y dicen que se distribuye desde la unidad de reparto, si bien puntualiza que su implantación, para que esto vaya bien, queda supeditado a contar con el local que están gestionando. El propio ministerio en esta carta reconoce que en Paredes, en Frómista, en Herrera, en Carrión de los Condes, en todos los pueblos que he vuelto a mencionar, sigue habiendo un problema de reparto. Estamos ante un problema grave, porque no se trata de una correspondencia normal, sino de que hay correspondencia para una consulta médica que ha llegado 10 días después de la fecha en la que tenía que haberse celebrado, con el consiguiente enfado del que tenía que recepcionar la carta.

Usted ha dado datos, cifras, y entre ellas dice que desciende el número de cartas porque ahora no se escribe. Supongo, que usted tendrá estos datos como yo, datos que señalan que no solamente se mantienen, sino que las cartas han aumentado un 1,9 en relación con 2003. Es verdad que las nuevas tecnologías pueden haber hecho que el número disminuya, pero no es el caso de Palencia. Tengo los datos, pero no viene a cuento que se los enseñe ahora porque los conoce tan bien como yo.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Sánchez, debe terminar.

La señora **SÁNCHEZ GARCÍA**: Yo quisiera que usted me diera una respuesta. Sé que a lo mejor hoy no puede porque ha agotado su tiempo. No quiero porcentajes sino realidades. Al día de hoy me gustaría salir de esta comparecencia teniendo la completa seguridad de que los problemas que están en estos momentos sufriendo los pueblos de la zona rural de mi provincia van a tener solución. No me vale con que me diga que no hay locales o que no están bien puestas las señas. Me vale que me diga que esas deficiencias ya se han subsanado, que no van a amortizar las plazas y van a cumplir con la ley, porque la ley les obliga a que haya un reparto diario, cinco días a la semana, con un incremento en la plantilla. Si no hay un incremento de plantilla y ustedes amortizan, ese servicio no se puede dar; sobre todo, teniendo en cuenta que tienen que hacer 50 y 100 kilómetros para estos envíos. Esto se soluciona, todos los sabemos, con un incremento en plantilla, no amorticen; hagan posible que sean puestos de trabajo creados. No han disminuido, igual estoy equivocada, pero lo dudo. No estoy en un error porque los datos son tan fidedignos como los que ustedes tienen; son de los sindicatos que tienen mayor representatividad dentro de Correos. Por favor, yo se lo pido.

El señor **PRESIDENTE**: Despedimos a la señora subsecretaria y pasamos a la última cuestión.

La señora **SÁNCHEZ GARCÍA**: Señor presidente, ¿puedo pedir, por favor, que me remita los datos por escrito?

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)**

— **DEL SEÑOR CAMPUZANO I CANADÉS (GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ), SOBRE OPINIÓN DEL GOBIERNO ACERCA DE QUE LA NUEVA TERMINAL (T4) DEL AEROPUERTO DE BARAJAS SEA PLENAMENTE ACCESIBLE PARA LAS PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA. (Número de expediente 181/001890.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Seguimos con las preguntas de la orden del día. Pasamos a la última, que va a contestar el secretario general, señor Palao. Tiene la palabra el señor Campuzano.

El señor **CAMPUZANO I CANADÉS**: Me remito al texto que figura en el orden del día para que me responda el compareciente.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Palao Taboada): Señoría, la atención y preocupación que mantiene AENA respecto a los pasajeros con movilidad reducida para asegurar la accesibilidad de las estaciones aeroportuarias es continua y permanente, como lo demuestra el conjunto de actuaciones que han venido desarrollándose en los últimos años, teniendo como referencia el cumplimiento de la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, así como el resto de la normativa vigente. Toda esta normativa está siendo contemplada directamente en los nuevos diseños, proyectos y obras de nuevas instalaciones aeroportuarias, así como en las remodelaciones de las ya existentes. Todo ello en base al convenio suscrito el 30 de marzo de 2005 entre AENA y el Cermi que ha permitido desarrollar la labor de facilitación que actualmente lleva a cabo AENA en sus aeropuertos; mientras que en el ámbito normativo se prevé que próximamente se publique el Reglamento europeo de asistencia a personas con movilidad reducida en los aeropuertos de la Unión Europea. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Por lo que se refiere a la nueva terminal T4 del aeropuerto Madrid-Barajas, hay que decir que desde la fase de diseño y durante la ejecución de las obras se ha ido cumpliendo toda la legislación vigente en materia de accesibilidad, incluyendo evidentemente la legislación de la Comunidad de Madrid al respecto, así como las referencias y recomendaciones del manual técnico para la accesibilidad en los aeropuertos, elaborado por AENA. Durante la fase de ejecución de las obras se mantuvieron contactos con el Cermi, con el fin de analizar la accesibilidad de las nuevas instalaciones del aeropuerto. Así, en julio de 2004 el Cermi realizó una primera auditoría provisional, proponiendo algunas medidas para resolver deficiencias que se han detectado, que en la medida en que el desarrollo de las infraestructuras lo permitían, se han ido subsanando. En enero de 2006, días antes de la inauguración de la terminal T-4, se realizó una visita conjunta por parte de AENA y Cermi para revisar el estado del nuevo área terminal en materia de accesibilidad, creándose un grupo de trabajo entre AENA y Cermi, en el que actualmente se están analizando todos los puntos susceptibles de mejora en materia de accesibilidad en las instalaciones y servicios. Asimismo, como es sabido, están en proceso de selección los agentes de handling en rampa, incluidos los del aeropuerto de Madrid-Barajas, habiéndose incorporado a los correspondientes pliegos grandes exigencias en materia de asistencia a las personas con movilidad reducida, que han sido elaboradas conjuntamente por AENA y el Cermi. Respecto a los pasajeros invidentes y ante la tendencia general a nivel internacional en los grandes aeropuertos de implantar los llamados terminales silenciosos, que supone reducir la emisión de mensajes por el sistema de megafonía general, la atención y preocupación que AENA mantiene es permanente y está estudiando nuevas fórmulas para mejorar la atención a estas personas. En

este sentido, el aeropuerto de Madrid-Barajas puso en funcionamiento el pasado 16 de mayo de 2005 un servicio individualizado de atención a pasajeros con deficiencias visuales, que se encuentra también ya en servicio en la T-4. Este servicio se inicia ante una solicitud del pasajero, bien con antelación a la llegada al aeropuerto, bien en el momento de la facturación de su vuelo. Todo ello se está teniendo en cuenta en la próxima adjudicación del expediente de servicio de atención telefónica de AENA, *call center*, en el que se exige al adjudicatario la disponibilidad de la tecnología necesaria para informar al pasajero invidente, vía mensajes por telefonía móvil SMS, sobre retrasos, cancelaciones, salidas y llegadas de vuelos. En definitiva, las instalaciones de la T-4 se pueden considerar accesibles para pasajeros con movilidad reducida, tanto en su acceso como en sus desplazamientos en la terminal, con instalaciones físicas y servicios de ayuda suficientes. En cualquier caso, AENA continúa trabajando con todos los agentes que intervienen en la atención a los pasajeros con movilidad reducida para mejorar permanentemente la accesibilidad de las instalaciones y servicios de los aeropuertos españoles.

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

El señor **CAMPUZANO I CANADÉS**: Quiero agradecer la respuesta del compareciente. A mi grupo le consta que AENA viene trabajando con el Cermi para resolver las cuestiones de movilidad en la nueva terminal, valora de manera positiva el esfuerzo que se está haciendo, pero no deja de chocarnos que desde la entrada en vigor de la ley que mandata que todas las nuevas obras sean plenamente accesibles, continuamos constatando las dificultades para garantizar esa plena accesibilidad. Hay un reto que seguramente no compete solo a AENA, sino también al conjunto de operadores públicos. Si continuamos necesitando convenios con el Cermi para garantizar la accesibilidad de las nuevas obras, ello quiere decir que cuando iniciamos el diseño de esas actuaciones, aún no hemos integrado de manera suficiente los principios de accesibilidad en nuestra propia actuación. Valoramos de manera positiva lo que se está haciendo, pero les advertimos de que una obra de estas características ya habría tenido que incorporar criterios de efectiva accesibilidad para las personas con movilidad reducida.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario general, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Palao Taboada): Quiero explicarle, señoría, que la colaboración con el Cermi no es a posteriori, sino que se ha venido manteniendo. Por supuesto, nosotros no iniciamos el proyecto y la obra, pero desde que nos hemos hecho cargo del Gobierno hemos iniciado una colaboración con Cermi que ha venido siendo continua durante todo el desarrollo de la construcción. En este sentido, le puedo dar algunos datos concretos que reflejan la accesibilidad de las nuevas instalaciones del aeropuerto de Barajas, del terminal T4 y del satélite, para las personas con movilidad reducida. Tenemos 122 ascensores o montacargas entre los dos terminales, 48 escaleras mecánicas, 55 pasillos y rampas mecánicas; de los 12 mostradores de información, 5 están adaptados a personas que tienen menor altura, para facilitar la utilización por personas con movilidad reducida; existen 54 aseos adaptados para personas con movilidad reducida en la T4 y 35 aseos adaptados en el satélite. Para facilitar su accesibilidad a las personas con movilidad reducida, el edificio de aparcamiento dispone de 27 ascensores montacargas, 22 pasillos y rampas, 3 aseos para discapacitados, 180 plazas de aparcamiento para minusválidos, 6 plazas por planta y 30 por módulo. De los 133 teléfonos públicos de la T4, 23 están adaptados para personas con movilidad reducida; un 25 por ciento. De las 71 cabinas telefónicas del satélite están adaptadas 4, es decir, un 6 por ciento. Este esfuerzo se ha hecho durante todo este tiempo con el mejor asesoramiento posible, que es el del Cermi. Estamos en colaboración continua con ellos para resolver algún aspecto que haya podido quedar menos atendido.

Sinceramente, a la pregunta que S.S. ha hecho sobre si se puede calificar el terminal T4 de accesible —y lo debería de corroborar el Cermi, que son los más interesados en testificarlo—, creemos que sí, tanto en sus infraestructuras como en los procedimientos de utilización y de prestación de los servicios.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, finalizado el orden del día, se levanta la sesión.

**Era la una 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**