



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2007

VIII Legislatura

Núm. 905

## FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAVIER TORRES VELA

Sesión núm. 56

celebrada el martes, 9 de octubre de 2007

Página

### ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias de personalidades y funcionarios de la Administración del Estado, al objeto de informar sobre temas relativos al Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2008. (Número de expediente 121/000149.)

- Del señor secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación (Morlán Gracia). A solicitud de los Grupos Parlamentarios Mixto (número de expediente 212/001669), Popular en el Congreso (número de expediente 212/001711), Esquerra Republicana (ERC) (número de expediente 212/001836) y Socialista del Congreso (número de expediente 212/001797) . . . . . 3
- De la señora subsecretaria de Fomento (Vivanco Bustos). A solicitud de los Grupos Parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/001712) y Socialista del Congreso (número de expediente 212/001800) . . . . . 18

— De la señora secretaria general de Infraestructuras y presidenta de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre, S. A., Seittsa (Cruz Villalón). A solicitud de los Grupos Parlamentarios Popular en el Congreso (números de expedientes 212/001714, 212/001723, 212/001715 y 212/001716), Socialista del Congreso (número de expediente 212/001798) y Mixto (números de expedientes 212/001671, 212/001672 y 212/001673) y Esquerra Republicana (ERC) (números de expedientes 212/001834 y 212/001835) .....	26
— Del señor secretario general de Transportes (Palao Taboada). A solicitud de los Grupos Parlamentarios Popular en el Congreso (números de expedientes 212/001713 y 212/001717) y Socialista del Congreso (número de expediente 212/001799) .....	34
— Del señor presidente del Ente Público Puertos del Estado (Navas Gutiérrez). A solicitud de los Grupos Parlamentarios Mixto (número de expediente 212/001677) y Popular en el Congreso (número de expediente 212/001722) .....	40
— Del señor presidente de la Entidad Pública Empresarial Renfe-Operadora (Salgueiro Carmona). A solicitud de los Grupos Parlamentarios Mixto (número de expediente 212/001675) y Popular en el Congreso (número de expediente 212/001719) .....	47
— Del señor presidente de FEVE (Sañudo Aja). A solicitud de los Grupos Parlamentarios Mixto (número de expediente 212/001674) y Popular en el Congreso (número de expediente 212/001721) .....	52
— Del señor presidente del Ente Público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF (González Marín). A solicitud de los Grupos Parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/001720) y Esquerra Republicana (ERC) (número de expediente 212/001837) .....	55
— Del señor director general del Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA (Azuaga Moreno). A solicitud de los Grupos Parlamentarios Mixto (número de expediente 212/001678) y Popular en el Congreso (número de expediente 212/001718) .....	61
— Del señor presidente de la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos, S. A. (Santiago Martín). A solicitud de los Grupos Parlamentarios Mixto (número de expediente 212/001676) y Popular en el Congreso (número de expediente 212/001724) .....	68
— Del señor subsecretario de Vivienda (Magro Fernández). A solicitud de los Grupos Parlamentarios Popular en el Congreso (números de expedientes 212/001762 y 212/001765) y Socialista del Congreso (número de expediente 212/001820) .....	77
— Del señor secretario general de Vivienda (Ramos Guallart). A solicitud de los Grupos Parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/001763), Esquerra Republicana (ERC) (número de expediente 212/001838) y Socialista del Congreso (número de expediente 212/001821) .....	87
— Del señor presidente de la Entidad Pública Empresarial del Suelo (SEPES) y director general de Arquitectura y Política de la Vivienda (Pacheco Rubio). A solicitud de los Grupos Parlamentarios Popular en el Congreso (números de expedientes 212/001766 y 212/001764) y Socialista del Congreso (número de expediente 212/001822) .....	87
— Del señor presidente de la Sociedad Pública de Alquiler, S. A. (Inurrieta Burete). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/001767.) ...	87

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

**COMPARECENCIAS DE PERSONALIDADES Y FUNCIONARIOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO, AL OBJETO DE INFORMAR SOBRE TEMAS RELATIVOS AL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2008. (Número de expediente 121/000149.)**

— **DEL SEÑOR SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN (MORLÁN GRACIA). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS MIXTO (número de expediente 212/001669), POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/001711), ESQUERRA REPUBLICANA (ERC) (número de expediente 212/001836) Y SOCIALISTA DEL CONGRESO (número de expediente 212/001797).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a comenzar la sesión.

Me han comunicado algunos portavoces que están en tránsito. Sin embargo, es una sesión muy apretada y hemos decidido que vamos a comenzar y que se vayan incorporando conforme vayan llegando. Por tanto, el señor secretario de Estado tiene la palabra para realizar la exposición de carácter general sobre los presupuestos del Ministerio de Fomento.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Señorías, un año más acudo a esta Comisión para presentar a SS.SS. las principales líneas del proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2008 del Ministerio de Fomento. En esta ocasión mi comparecencia cobra una especial importancia, ya que estos serán los últimos presupuestos de la legislatura, lo que permite hacer balance de la política presupuestaria que en materia de infraestructuras ha desarrollado el Gobierno. En el Ministerio de Fomento nos sentimos muy orgullosos de los resultados de nuestro esfuerzo, por lo que antes de describir el proyecto de Ley de Presupuestos de 2008, que el Gobierno someterá a la aprobación de las Cortes por lo que respecta al Ministerio de Fomento, permítanme que les dé algunos datos que resumen nuestra gestión.

En el año 2004 los recursos que se destinaban a inversiones en infraestructuras a través del capítulo 6 y el plan de inversiones de las empresas dependientes del Ministerio de Fomento ascendían a 12.697 millones de euros. El proyecto de Ley de Presupuestos que hoy les presento prevé destinar 17.909 millones de euros a este fin, es decir, incrementamos el nivel de inversión en más de un 40 por ciento en el Ministerio de Fomento. Igual-

mente, el total de recursos destinados a inversiones, capítulo 6 y empresas dependientes, ascendió en la legislatura anterior a 41.412 millones de euros, mientras que los recursos de los tres presupuestos aprobados en la actual legislatura y los considerados en el proyecto de Ley de Presupuestos de 2008 suman 62.300 millones de euros, lo que supone un incremento de más de un 50 por ciento. Este sustancial incremento de los recursos nos va a permitir que a final de año hayamos puesto en servicio 1.700 kilómetros nuevos de autovías y de autopistas y que al final de 2008 podamos contar con 577 kilómetros más. También nos ha permitido que existan desde el inicio de la legislatura 326 kilómetros de nuevas líneas ferroviarias de alta velocidad en servicio y que antes de que finalice el año podamos poner en servicio la línea Madrid-Valladolid, así como los tramos Tarragona-Barcelona y Antequera-Málaga que completarán las líneas Madrid-Barcelona y Madrid-Málaga.

Como balance de gestión me gustaría resaltar también los cambios organizativos que el actual equipo del Ministerio de Fomento ha puesto en marcha durante los últimos tres años. En relación a los cambios que se han producido, consecuencia de la aprobación y entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario, quiero decirles que el nuevo modelo ferroviario definido en esta ley se tradujo en la separación efectiva de la gestión de la infraestructura ferroviaria y los servicios de transporte mediante la creación de dos entidades públicas empresarias, ADIF y Renfe Operadora, el 1 de enero de 2005. Quiero destacar la capacidad de los equipos directivos y de los trabajadores de la antigua Renfe que permitieron completar en solo siete meses un complicado proceso de segregación de más 30.000 personas en estas dos organizaciones, sin que tuviera ninguna consecuencia para los clientes ni para la sociedad. Durante estos tres años hemos continuado el desarrollo normativo previsto en la ley y en particular en lo que se refiere a la determinación de los bienes, obligaciones y derechos de Renfe Operadora, con quien hemos firmado un contrato-programa que persigue fundamentalmente preparar la compañía para la liberalización que se iniciará en 2010, así como abordar un ambicioso plan de inversiones coherente con la puesta en servicio de las nuevas infraestructuras previstas. Los recursos que el Estado prevé aportar a Renfe Operadora en el horizonte 2006-2010, según el contrato-programa, ascienden a 4.759,9 millones de euros, de los que 2.140 millones de euros se destinan a financiar inversiones y el resto se reparten entre compensación de servicios públicos de Cercanías y media distancia y compensación de pérdidas. Quiero destacar también el saneamiento financiero que hemos materializado gracias a la asunción por parte del Estado de 5.450 millones de euros de la deuda que se había acumulado sobre el balance de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, una decisión que asegura la viabilidad futura del ferrocarril. Igualmente, el pasado 16 de febrero de 2007 se firmó un contrato-programa entre la Administración General del Estado y la Administración de Infraestruc-

turas Ferroviarias, ADIF, que se enmarca dentro de la política general de transportes del Gobierno y responde a la voluntad de potenciar el modo de transporte ferroviario, tal y como se contempla en el PEIT, y a su vez garantizar la máxima eficiencia en la gestión de la red de titularidad del Estado adecuándola a la política común europea de transporte. Este contrato-programa establece obligaciones por parte de las partes y así ADIF se compromete a asegurar la eficiencia en la gestión de la red de titularidad del Estado, a garantizar los niveles adecuados de seguridad en su funcionamiento y a mejorar la gestión en general de la entidad. En cuanto al Estado, el compromiso es realizar aportaciones como subvenciones a la explotación y aportaciones de capital para el plan de inversiones. Así, este primer contrato-programa entre el Estado y ADIF garantiza al ferrocarril una aportación presupuestaria de 11.884,2 millones de euros en cuatro años y permitirá alcanzar un volumen de inversión cercano a los 23.000 millones de euros en el próximo cuatrienio. El 54,4 por ciento de los recursos presupuestarios derivados de este contrato-programa, 6.461,3 millones de euros, se dedicarán a la modernización y mejora de la red convencional y la aportación patrimonial para la financiación de infraestructuras propias de ADIF ascenderá a 2.408,9 millones de euros. También hemos finalizado la regulación necesaria que posibilita la entrada de operadores privados en el transporte ferroviario de mercancías, con lo que damos cumplimiento a las directrices europeas de liberalización del transporte ferroviario de mercancías. Tengo que indicarles, como no podía ser de otra manera, que estos son unos presupuestos cuyas actuaciones e inversiones responden a la estrategia que en materia de infraestructuras aprobó el Gobierno en el año 2005, cuando se aprobó el PEIT.

El otro gran cambio organizativo ha sido la constitución, el 30 de noviembre de 2005, de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre (Seitssa). Esta sociedad nació para facilitar la financiación de infraestructuras de transporte, tanto de carreteras como ferroviarias, de forma que pueda mantenerse un fuerte ritmo inversor sin afectar al equilibrio presupuestario. Desde su constitución y hasta la fecha el Estado ha firmado convenios con esta sociedad por una cuantía total de 5.489,73 millones de euros. Si SS.SS. necesitan alguna aclaración o ampliación de información en relación con las actividades de esta sociedad, la secretaria general de Infraestructuras podrá contestar a todas las preguntas que deseen hacer. Igualmente, y como hemos hecho en ocasiones anteriores, tras mi intervención y el turno de preguntas, que contestaré gustosamente, SS.SS. tendrán la oportunidad de escuchar las explicaciones que la subsecretaria del ministerio les dará en relación con las grandes cifras del presupuesto del Ministerio de Fomento, y en esta ocasión también podrán solicitarle las aclaraciones que consideren oportunas. Además, el secretario general de Transportes y los presidentes de las empresas públicas, cuyas comparecencias han solicitado,

están a su disposición para contestar a cuantas preguntas quieran formularle sobre cada una de sus actividades.

Los Presupuestos Generales del Estado forman parte de la política económica del Gobierno, orientada a alcanzar un modelo de crecimiento más equilibrado, productivo, sostenible y solidario. Son unos presupuestos a través de los cuales el Ministerio de Fomento está dotando las infraestructuras suficientes para convertirse en un agente destacado en la consecución de estos objetivos. Es por ello que al inicio de la legislatura aprobamos el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, referente para todas nuestras actuaciones durante estos tres años y en el futuro. Durante el año 2008 continuaremos con el desarrollo y aplicación del PEIT, que es el instrumento básico de planificación de las infraestructuras y del sistema de transporte de nuestro país. Como SS.SS. conocen, en él se recogen las directrices básicas de actuación a medio y largo plazo para alcanzar un sistema de transporte de calidad, más integrado, seguro y eficiente entre la creación de nuevas infraestructuras y el mantenimiento y mejora de las existentes. Mantenemos por tanto las prioridades que en materia de infraestructuras y transportes se fijó el Gobierno al principio de la legislatura y que, en concreto, son: la seguridad, el mantenimiento y la conservación, la creación de nuevas infraestructuras, con especial impulso al ferrocarril, la atención a los territorios no peninsulares y a las conexiones transfronterizas y el impulso a la movilidad urbana. Dichos objetivos y prioridades se materializan en las siguientes líneas de actuación: en carreteras, avanzar en la ejecución de los grandes ejes de mallado y en el cierre de itinerarios estructurantes; en ferrocarriles, impulsar el cambio modal a través de la ejecución de los ejes estructurantes de alta velocidad, la modernización de las infraestructuras y el material del ferrocarril convencional y de cercanías y la mejora en la prestación de los servicios ferroviarios; en aeropuertos, avanzar en la vertebración y accesibilidad del territorio a través de la ampliación de la capacidad de los aeropuertos, y finalmente, en puertos, fomentar la intermodalidad y las actividades logísticas. Estas líneas de actuación, que recogen los compromisos del Gobierno y las estrategias del PEIT, se han trasladado al ámbito presupuestario, de manera que inversión directa, capítulo 6 y empresas dependientes, crece un 12,7 por ciento, el doble de la tasa media anual de crecimiento contemplada en el PEIT, que es el 6 por ciento. En el conjunto de la legislatura, la inversión presupuestaria se ha situado un 20 por ciento por encima de la inversión media contemplada en el PEIT, es coherente con la estrategia de impulso al ferrocarril, ya que este modo de transporte concentra el 45,30 por ciento de las inversiones directas y profundiza en la diversificación de las fuentes de financiación, ya que incentiva la participación de otros agentes en la inversión en infraestructuras a través de subvenciones y convenios de colaboración y a través del Plan de autovías de primera generación, que va a disponer de recursos ministeriales por valor de 1.781 millones de euros.

Entrando ya en el detalle de las cifras, he de decirles que el presupuesto para 2008 gestionado directamente por el Ministerio de Fomento contempla unos créditos totales de gasto para el desarrollo de los programas de su competencia de 12.310,4 millones de euros y que el volumen global de inversiones directas por modo de transporte del Ministerio de Fomento y del conjunto de sus organismos y entidades públicas asciende a 17.909,84 millones de euros. Este presupuesto de inversión supone un incremento respecto al año 2007 de 2.016 millones de euros, es decir, un 12,7 por ciento de crecimiento, lo cual es garantía de la solvencia financiera necesaria para la implantación y desarrollo de las actuaciones en infraestructuras y transportes previstas en el PEIT. Esta cantidad global se distribuye por modos de la siguiente manera. A ferrocarriles se destina el 45,3 por ciento, es decir, 8.112,3 millones de euros; a carreteras el 27,4, es decir, 1.903,47 millones de euros. Aquí no están incluidos ni las subvenciones ni los convenios ni autovías de primera generación, que suman un importe de 1.305 millones de euros. A aeropuertos se destina el 14,3 por ciento, es decir, 2.565 millones de euros, y finalmente a puertos se destina el 10,9 por ciento, que son 1.958,8 millones de euros. El resto de inversiones del ministerio suponen el 2,1, es decir, 370,8 millones de euros. El peso relativo de las inversiones por modos de transporte se ajusta, tal y como he indicado anteriormente, a las previsiones del PEIT.

A continuación paso a destacar las principales características de la inversión por modos. En ferrocarriles la inversión directa presupuestada para 2008 es de 8.112,3 millones de euros, lo que supone la continuidad del esfuerzo inversor en este modo de transporte, con un incremento del 5,4 respecto a 2007. Adicionalmente, a través del capítulo 7 del presupuesto se promueven inversiones por otros 34 millones de euros que van destinados a la conexión Figueras-Perpignan. La composición de esta inversión en ferrocarriles es la siguiente. A servicios ferroviarios se destinan 1.066 millones de euros a través de Renfe Operadora, lo que supone un 13,14 por ciento de la inversión total. La inversión en infraestructuras asciende a 7.044,3 millones de euros, entre las que se incluyen las inversiones que realizan la Dirección General de Ferrocarriles, Adif y Seittsa y las filiales ferroviarias, y supone un 86,86 por ciento de la inversión total. En la cifra global de inversión que he indicado se incluyen 1.292,8 millones de euros que Seittsa va a destinar a inversión en materia de ferrocarriles en el año 2008. A su vez, la distribución de la inversión solamente en infraestructura ferroviaria es la siguiente. A alta velocidad vamos a dedicar recursos por valor de 4.629,6 millones de euros, que representan un 65,7 por ciento de la inversión total ferroviaria. A la red convencional se destinan 2.424,75 millones de euros, es decir, un 34,28 por ciento del total, y a su vez esta cifra engloba recursos para mantenimiento y mejora de la red por valor de 1.780,35 millones de euros, de los cuales 862 se dedicarán a mantenimiento y 948,30 a

mejoras. A Cercanías vamos a dedicar 463 millones de euros. Este es el segmento ferroviario que experimenta mayor incremento: 153 millones de euros, un 49,4 por ciento más que la inversión del año anterior. Y finalmente dedicaremos 171 millones de euros a inversiones en otros activos que corresponde a Renfe Operadora.

En cuanto a la inversión prevista para Cercanías de Barcelona, esta asciende a 244 millones de euros. El crédito presupuestario se incrementa en 195,45 millones de euros, lo que supone duplicar el del año anterior. En cuanto al desarrollo del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, PEIT, las pautas adoptadas para realizar las actuaciones en ferrocarriles en el año 2008 se basan, por una parte, en dar continuidad con criterios de racionalidad a las grandes actuaciones ya iniciadas y, por otra parte, en incluir nuevas actuaciones contempladas en el plan. Las actividades que está previsto realizar durante 2008 se han agrupado en: alta velocidad, cercanías y red convencional. Las principales actuaciones inversoras en alta velocidad se centran en impulsar los ejes ya en ejecución, así como en el inicio de las obras de otros; por ejemplo, al eje Barcelona-frontera francesa se destinan 739 millones de euros, al eje Bobadilla-Granada se destinan 190 millones de euros, Madrid-Levante, 1.193 millones de euros, Valladolid-Asturias, 506 millones de euros, Valladolid-Burgos-Vitoria, 49 millones de euros, Y vasca, 145,7 millones de euros, aunque a esta inversión directa habría que añadir la inversión adelantada por el Gobierno vasco que financia el Estado por la vía de liquidación del cupo. Al eje Murcia-Almería se destinan 132 millones de euros; a la variante de Camarillas, 36,6 millones de euros; al AVE de Extremadura, 171 millones de euros; al corredor mediterráneo, 91,9 millones de euros; al eje atlántico gallego, 154,2 millones de euros; a los accesos a Galicia, 580 millones de euros; Zaragoza-Teruel, 45,7 millones de euros; Sevilla-Cádiz, 159,3 millones de euros, y Madrid-Jaén, 37 millones de euros. También me gustaría resaltar que el próximo año vamos a iniciar la ejecución de las primeras obras en la línea de alta velocidad Valladolid-León, Murcia-Almería y Medina-Orense.

Finalmente, me gustaría decirles que respecto a la línea Huesca-Canfranc se han consignado en este presupuesto para 2008 los suficientes recursos para continuar con las obras del tramo Caldearenas-Jaca, que se va a licitar antes de acabar este año 2007, así como para modernizar el resto de la línea mediante actuaciones que sean compatibles con la futura travesía central de los Pirineos incluida dentro de la red de alta velocidad del PEIT.

En lo relativo a Cercanías se realizarán diversas actuaciones destinadas a mejorar la oferta ferroviaria en los núcleos urbanos que ya cuentan con este servicio. En este aspecto debemos resaltar las inversiones previstas en las redes de Barcelona y Madrid así como en Zaragoza para implantar los servicios de Cercanías de la ciudad de cara a los eventos de la Expo 2008. En la red conven-

cional hemos incluido las inversiones necesarias destinadas a consolidar y modernizar la estructura de la red convencional incrementando su seguridad, aspecto este que constituye una de las políticas prioritarias del Ministerio de Fomento, tal y como he indicado al inicio de mi intervención. Finalmente, tenemos que hacer referencia al Plan de supresión de pasos a nivel, al que destinamos 115 millones de euros.

Asimismo, me gustaría hacer una breve mención a SS.SS. respecto a las operaciones de integración del ferrocarril en las ciudades desarrolladas por el Ministerio de Fomento. Estas actuaciones suponen una gran oportunidad para la mejora de la estructura urbana de las ciudades y la propia funcionalidad del sistema ferroviario. En este sentido se están generalizando las propuestas de multitud de ciudades a las que el ministerio intenta dar satisfacción. En este momento estamos trabajando con distintos grados de avance en los proyectos de integración de 51 ciudades. Nuestro objetivo es que antes de finales de 2011 en veintidós de ellas se hayan concluido completamente las actuaciones. Las fórmulas de gestión de estas operaciones son muy variadas en función de los objetivos y de la complejidad de las mismas. En diez de estas ciudades se han constituido sociedades anónimas participadas por el ministerio, las comunidades autónomas y los ayuntamientos respectivos, y en el resto se ha llegado a acuerdos entre los ayuntamientos y las comunidades autónomas mediante fórmulas de comisiones técnicas o convenios que no han llegado a la constitución de sociedades.

Alguno de los proyectos descritos y que se construyen en el ámbito de estas sociedades son contratados directamente por la Dirección General de Ferrocarriles o por el ADIF, y por tanto figuran en el anexo de inversiones del presupuesto, sin embargo, otros son ejecutados directamente por las mencionadas sociedades o por otros agentes, por lo que no tienen reflejo presupuestario. Asimismo se incluyen otras inversiones para potenciar el transporte de mercancías mediante la mejora de la accesibilidad a los centros de generación de cargas, especialmente los puertos y otros órganos logísticos.

En materia de carreteras, la inversión directa incluida en el capítulo 6 de inversiones y respecto a Seittsa asciende a 4.903 millones de euros, cantidad que supone un incremento de un 14,1 por ciento respecto a la del año 2007. Adicionalmente existen otras partidas presupuestadas por el ministerio, incluidas en el capítulo 7, por 404 millones de euros, que corresponden a las cantidades para la participación en convenios y para las aportaciones del Estado, como ayudas a los usuarios en el pago de peajes. Esta cantidad supone un incremento de un 80,3 por ciento respecto a la del año 2007. En lo relativo a carreteras hay varios aspectos que conviene destacar. Por una parte, me gustaría indicar que del total de la dotación para 2008, 3.749,1 millones de euros se destinarán básicamente a la construcción de nuevas autovías, lo que supone un incremento de un 14,1 por ciento de incremento en relación a los presupuestos del

año 2007. Estos recursos nos van a permitir iniciar obras en 330 kilómetros de nuevas autovías, continuar con las iniciadas y poner en servicio 577 kilómetros de autovías. Concretamente las inversiones previstas se llevan a cabo en la autovía del Mediterráneo, A-7, en la Comunidad Valenciana, iniciando las obras del tramo Vilanova d'Alcolea-La Jana, y en Cataluña iniciando la redacción de los proyectos del tramo La Jana-Perelló. Asimismo, está previsto poner en servicio tres de los cuatro tramos entre Vandellòs y Vila-seca, con una longitud total de 21 kilómetros, que representan el 70 por ciento del tramo y en los que se van a invertir 115 millones de euros. En la autovía del Cantábrico, A-8, está previsto iniciar las obras del tramo Otur-Villapedre, poner en servicio en Asturias 18 kilómetros de esa autovía, de forma que a final de 2008 solo quedarán en obras 37 kilómetros. En la autovía del Duero está previsto iniciar las obras en 49 kilómetros. En la autovía del Camino de Santiago, A-12, está previsto iniciar la redacción de los proyectos del tramo Santo Domingo de la Calzada-Burgos. En la autovía de Medinaceli-Soria-Tudela, A-15, está previsto iniciar la redacción de los proyectos Soria-Tudela. Como SS.SS. saben se está trabajando entre Medinaceli y Soria. En la autovía Jaca-Pamplona está previsto iniciar las obras en 17 kilómetros. En la autovía Huesca-Lleida, está previsto poner en servicio 28 kilómetros e iniciar las obras del único tramo que queda pendiente entre Huesca y Siétamo. En la autovía mudéjar, A-23, está previsto finalizar las obras del tramo Sagunto-Zaragoza antes de la Expo 2008 e iniciar las obras en doce tramos entre Huesca y Jaca. En la A-27, vamos a iniciar las obras del último tramo de la autovía entre Tarragona y Montblanc, de forma que en 2008 toda la autovía esté en obras. En la autovía Linares-Albacete, A-32, vamos a iniciar las obras en 34 kilómetros. En la autovía Cieza-Fuente la Higuera, A-33, vamos a iniciar las obras en 42 kilómetros. En la autovía Ávila-Maqueda-Teruel, A-40, entre Maqueda y Cuenca, inicio de las obras del tramo Ocaña R-4 hasta la A-4; entre Cuenca y Teruel, inicio de la redacción de los proyectos cuando nos den la declaración de impacto ambiental. En la autovía Extremadura-Comunidad Valenciana, A-43, poner en servicio 24 kilómetros entre Atalaya del Cañabate y Ciudad Real. A finales del año 2008 estarían en servicio 146 kilómetros, es decir, el 84 por ciento de esta autovía. En la autovía de Sierra Nevada, A-44, se completa la puesta en servicio de toda la autovía en 2008. En cuanto a la autovía Costa de la Luz, A-48, iniciaremos el proyecto entre Vejer y Algeciras, único tramo pendiente que queda en esta autovía. Igualmente, vamos a continuar con la autovía Ávila-Salamanca, A-50, en la que se completaría la puesta en servicio de la autovía entre Ávila y Encinas de Abajo con 79 kilómetros. Desde luego, pretendemos cumplir con el compromiso que tenemos de puesta en servicio de esta autovía, de acuerdo con las previsiones que en todo momento hemos hecho públicas. En la autovía de las Rías Bajas, A-52, se ha iniciado la redacción del tramo Vigo-Porriño. En la autovía Santiago-Lugo, A-54,

vamos a iniciar las obras de 26 kilómetros. A finales de 2008 estarán en ejecución 38 kilómetros, es decir, el 43 por ciento de la autovía. En la autovía Trujillo-Cáceres, A-58, pondremos en servicio dos de los cuatro tramos de la autovía. En la autovía de Castilla, A-62, pretendemos iniciar el único tramo que quedaba por comenzar: Fuentes de Oñoro-Frontera con Portugal. En la autovía Ruta de la Plata, nos proponemos cumplir con las previsiones que teníamos respecto de la puesta en servicio de toda la autovía entre Andalucía y Extremadura y prácticamente en su totalidad en Castilla y León, salvo el tramo Benavente-Zamora. En la autovía Cantabria-Meseta, A-67, queremos poner en servicio 38 kilómetros. En la autovía Chantada-Monforte de Lemos, vamos a iniciar la redacción de los proyectos. En la autovía Burgos-Aguilar de Campoo, se va a comenzar la ejecución de la autovía, con inicio de las obras de 21,9 kilómetros. Y, por último, se van a iniciar las obras de la autovía de La Alcarria. No sé si no he citado alguna de las autovías más importantes, pero creo que he hecho un repaso de todos los aspectos más relevantes y más destacados. De cualquier manera, si tienen alguna duda, en las preguntas que me hagan podremos contestarla bien yo mismo o bien la secretaria general.

Por otra parte, el programa de conservación, explotación y seguridad vial está dotado con 1.154 millones de euros, lo que supone un incremento del 6,9 por ciento respecto del año 2007 y un incremento del 82,6 por ciento respecto del presupuesto de conservación de 2004. De esta forma, la totalidad de las inversiones destinadas a la conservación equivale al 1,82 por ciento del valor patrimonial de la red, acercándonos al objetivo de alcanzar el 2 por ciento. Este programa comprende la conservación integral, corrección de tramos de concentración de accidentes, señalización, barreras de seguridad, vialidad invernal, rehabilitación de firmes y puentes, etcétera. En este aspecto, las inversiones presupuestadas para 2008 nos van a permitir licitar las obras de mejora de firmes para que no exista ningún kilómetro de la red en mal estado. Tengo que indicar que al principio de la legislatura el 43 por ciento de los firmes de la red estaban en mal estado, lo que supone aproximadamente 10.000 kilómetros. Vamos a licitar en 2008 las obras de todas las actuaciones que todavía no se han citado del Plan de adecuación de barreras para protección de los motociclistas, de forma que en 2009 esté cumplido el plan: 1.505 kilómetros y 48 millones de euros de inversión. Respecto de este plan, me gustaría mencionar que fue presentado en Consejo de Ministros de fecha 5 de mayo de 2006 y que la previsión inicial era su ejecución en un periodo de 6 años, y a 31 de agosto de 2007 se han licitado 348 kilómetros de barrera, por un importe de 14 millones de euros y podemos estar satisfechos de que durante lo que queda de 2007 y el año 2008 hayamos hecho el esfuerzo de licitar la totalidad del plan, reduciendo su plazo en dos años.

No querría terminar mi intervención sobre carreteras sin hacer mención al programa de acondicionamiento de

autovías de primera generación. Como saben, se trata de un sistema concesional de peaje en sombra, y se encuentran en licitación los contratos de adecuación integral de estas autovías en un total de diez tramos. La inversión a ejecutar en 2008 como parte de este plan es de 671 millones de euros para acondicionar 997 kilómetros de autovías: la A-1, entre Santo Tomé del Puerto y Burgos, que son 146 millones de euros; la A-2, Madrid-punto kilométrico 62 de la R-2; la A-2, punto kilométrico 62 hasta el límite provincial de Guadalajara y Soria; la A-2, límite provincial de Guadalajara y Soria-Calatayud; la A-2 entre Calatayud y Alfajarín; la A-3, límite provincia de Cuenca-límite provincia de Albacete; la A-31, límite provincia de Albacete-Bonete; la A-31 entre Bonete y Alicante; la A-4 entre Madrid y el punto kilométrico 67,5 en la R-4, y la A-4 entre Puerto Lápice y el límite provincia de Jaén-Ciudad Real.

En lo relativo a aeropuertos, las inversiones previstas gestionadas a través de AENA ascienden a 2.555,9 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 24,9 por ciento respecto de 2007. Las dos actuaciones de mayor importancia, tanto en términos de volumen de recursos como de complejidad de los proyectos previstos, a realizar durante el año 2008 son las ampliaciones de los aeropuertos de Barcelona y Málaga. La inversión en el aeropuerto de Barcelona se concentra en la construcción de la nueva área terminal, y en el aeropuerto de Málaga quiero resaltar la inversión en la nueva pista de vuelo, así como la construcción de la nueva terminal.

Otras actuaciones a las que me gustaría referirme, y que están incluidas dentro del programa de inversiones de AENA, son la potenciación de los aeropuertos turísticos como motor de desarrollo económico del país, con actuaciones de ampliación del lado aire, es decir, del campo de vuelo o del lado tierra, es decir, edificios terminales, para adaptar con antelación la capacidad de las infraestructuras a la demanda futura de transporte aéreo. En este sentido, quiero destacar los planes de infraestructuras en los aeropuertos de Alicante y Valencia, así como los aeropuertos de Canarias —dentro del Plan Canarias— y de Baleares. Hay actuaciones en el resto de los aeropuertos de la red mediante ejecuciones de obra que permitan adecuar las infraestructuras a la creciente demanda de tráfico y modernizar las instalaciones actuales. Cabe destacar las actuaciones en los aeropuertos de León, Zaragoza —con motivo de la Expo 2008—, Bilbao, Reus, Girona, Sevilla, Córdoba y Badajoz, entre otros, así como en los aeropuertos de Galicia.

También considero importante indicar que próximamente se abrirá al tráfico comercial el aeropuerto de Burgos y el nuevo helipuerto de Algeciras, con lo que se mejora la accesibilidad por transporte aéreo y la vertebración del sistema de transportes.

Por último, las inversiones presupuestadas en puertos de interés general, gestionadas por las autoridades portuarias y por el Ente Público Puertos del Estado,

ascienden a 1.662,8 millones de euros, lo que supone un incremento del 30,1 por ciento respecto de 2007, recursos que permiten incrementar el ritmo inversor en la red de puertos de interés general del Estado. Las inversiones están dirigidas al aumento de la capacidad operativa de los puertos, al fomento de la intermodalidad y a la licitación, por primera vez, de las autopistas del mar.

Resaltaré como proyectos más importantes la ampliación del muelle del puerto de Gijón y las nuevas instalaciones en Punta Langostera del puerto de A Coruña, así como las ampliaciones en marcha de los puertos de Barcelona, Valencia y Algeciras.

Señorías, no quiero acabar mi intervención sin reiterarles la apuesta firme que los Presupuestos Generales del Estado para 2008 hacen por la política de infraestructuras que, fiel a las líneas estratégicas marcadas en el PEIT, permite continuar con el cambio de nuestras comunicaciones iniciado en el año 2005. En definitiva, son unos presupuestos que apuestan por unas infraestructuras que contribuyen al reequilibrio territorial, con un impulso decidido por la intermodalidad y con respeto escrupuloso por la sostenibilidad ambiental, y ello como medio para incrementar la productividad de los factores que contribuyen al crecimiento económico y a la modernización de nuestro país.

El señor **PRESIDENTE**: Tal y como habíamos acordado en Junta de Portavoces, podrán intervenir ahora los distintos grupos parlamentarios para formular preguntas o hacer observaciones al secretario de Estado, a las que contestará él, y después cerraremos el debate, salvo que hubiese alguna cuestión puntual que aclarar. Tiene la palabra, en primer lugar, el portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), señor Campuzano.

El señor **CAMPUZANO I CANADÉS**: Simplemente quiero trasladar a la mesa una serie de preguntas por escrito para que el Gobierno pueda contestarnos. No esperamos que se contesten esta mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Advierto que esto es reglamentario y, como saben, se realiza todos los años, pero hago una precisión que me ha pedido la propia mesa de la Cámara que haga: el Gobierno solo está obligado a contestar las preguntas de índole presupuestaria, puesto que no estamos en un trámite de control sino en un trámite de explicación presupuestaria.

Señor Merino, tiene S.S. la palabra.

El señor **MERINO LÓPEZ**: Solicitamos que el turno del Grupo Parlamentario Popular se demore lo máximo posible porque el portavoz ha tenido un problema con el despegue del avión, que ha sido retrasado; pero no le voy a echar la culpa al Ministerio de Fomento. (Risas.) Esa es la situación, y, si no llega, haré yo la intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Si el señor De la Encina no tiene inconveniente, podría intervenir el señor De la Encina, por una vez, y sin que sirva de precedente, a ver si, mientras tanto, llega el señor Ayala.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Espero que llegue pronto el señor Ayala, pero esa cortesía que usted me pide, me imagino que luego —si aparece al señor Ayala— debería ir acompañada de la posibilidad de una réplica, porque el Reglamento establece que el Grupo Parlamentario Socialista, al ser el mayor, es el último que interviene y eso posibilita que algunas cuestiones que se digan puedan tener su réplica.

El señor **PRESIDENTE**: Eso es verdad, señor De la Encina, pero estamos en una sesión informativa.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Sí, pero usted sabe que con el Grupo Parlamentario Popular incluso las sesiones informativas siempre tienen un tinte de confrontación, desgraciadamente. Aunque espero que, si hoy no viene el señor Ayala, con el señor Merino, por su talante, sea distinto.

Señor secretario de Estado, en primer lugar quiero agradecerle su presencia en esta Comisión de Fomento y Vivienda del Congreso de los Diputados para, como ha hecho ahora, presentarnos los presupuestos del Ministerio de Fomento para el año 2008. Pero, como cuestión previa, permítame que haga en esta Comisión de Fomento algo que tenía interés en hacer y que ya lo hice personalmente, que es felicitarles, a usted y a su equipo de colaboradores, por el magnífico trabajo que están desarrollando en Cataluña tras la decisión de la ministra de Fomento de que dedicara parte de su tiempo y de su esfuerzo a coordinar y a solucionar los problemas producidos en Cercanías y en otras infraestructuras durante este verano. Si ya es duro estar trabajando fuera de casa, más lo es tener que estar en varias casas, como usted está. Por tanto, yo quería que quedara en el «Diario de Sesiones» la felicitación del Grupo Parlamentario Socialista por ese trabajo de coordinación que está usted llevando a cabo y cuyos resultados se están viendo desde entonces.

Entrando ya en la cuestión de su comparecencia, obviamente, en el Grupo Parlamentario Socialista nos congratulamos de que con estos presupuestos que usted nos ha presentado se consoliden las directrices trazadas por el PEIT para dar continuidad y estabilidad a la política de infraestructuras y transportes; diríamos más, se refuerza el ritmo inversor situándolo en un 20 por ciento por encima de la inversión media que contemplaba el PEIT. Estamos convencidos de que con estos presupuestos se van a poder conseguir esas prioridades que usted acaba de señalar, la seguridad, el impulso a la movilidad urbana, el mantenimiento y la creación de nuevas infraestructuras, la atención a los territorios no peninsulares y, sobre todo, como usted ha dejado bien claro con los datos que ha expuesto, el impulso al ferro-

carril, que alcanza un volumen global de 8.112 millones y que supone un incremento de 312 millones de euros, es decir, un 5 por ciento más. Pero no se quedan atrás las carreteras, cuyas inversiones van a ser de 6.208 millones de euros, un incremento del 37,8 por ciento, lo que supondrá 1.687 millones más, incluidos los convenios, subvenciones y autopistas de primera generación. Del mismo modo, un año más, en el volumen global de inversiones, sigue aumentando la prevista para aeropuertos, situándose ya en 2.565 millones, lo que supone casi un 25 por ciento más, que va a posibilitar, como usted acaba de señalar, actuaciones de modernización y ampliación de capacidad de muchos aeropuertos que, por aquello de la enorme inversión que se había destinado años atrás a Madrid con el anterior Gobierno, no habían podido ser atendidos y este Gobierno está llevando a cabo en coherencia con su discurso de la cohesión territorial. De estas actuaciones se beneficiarán muchos aeropuertos —obviamente ya se están beneficiando, porque están muy avanzadas las obras del aeropuerto de Barcelona, de Málaga, de Alicante, etcétera— y nuevas infraestructuras que se pondrán en funcionamiento el próximo año, como el helipuerto de Algeciras o el aeropuerto de Burgos, que se abrirá al tráfico comercial. Por último, tampoco se queda atrás otro ámbito de transporte muy importante para un país litoral como es el nuestro, los puertos, que van a tener una inversión de unos 2.000 millones de euros, lo que supone un incremento de cerca del 32 por ciento, que va a posibilitar los proyectos que usted acaba de señalar y algunos más. Y además no se descuidan otros ámbitos, como el de la investigación y el desarrollo de la sociedad de la información, y se dedica un importante volumen de inversión para el Cedex, el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas.

Al Grupo Parlamentario Socialista nos parece excelente este volumen global de inversiones que usted ha presentado y estamos convencidos de que son los presupuestos que necesita España en estos momentos. Unos presupuestos que, si los datos del Grupo Socialista no son erróneos, se sitúan en esta legislatura en más de 62.000 millones de euros, concretamente en 62.300 millones de euros. Mi primera pregunta es: ¿Nos podría usted decir cuál fue el montante de inversión de la anterior legislatura 2001-2004? **(Rumores.—El señor Merino López: Estamos hablando del presupuesto para el año 2008.)** Estamos hablando de años atrás y las comparaciones nunca son precisas; no obstante, si tiene los datos, me gustaría que, aparte de ese volumen de inversión que obviamente ha crecido, señalara también el porcentaje de incremento que ha tenido, porque nos puede dar una regla más exacta de la diferencia entre la política de infraestructuras y transportes que está acometiendo este Gobierno respecto a la que acometió el Gobierno del Partido Popular, donde se vendía mucho humo pero había muy poca paja. **(Rumores.)** Señor Merino, del análisis serio de las cifras —y lo digo con cierto retintín porque imagino que usted, un año más,

como hacía su compañero Ayala, volverá a decir que esos datos no son correctos; en fin, no sé con qué datos vienen ustedes— se puede apreciar el contraste de la política inversora que ha llevado a cabo este Gobierno. En el Grupo Parlamentario Socialista nos sentimos muy orgullosos de que estos sean unos presupuestos continuistas, pero son continuistas en la inversión y no en el crecimiento de la inversión. Son los presupuestos que necesita España para seguir avanzando en la mejora de las infraestructuras y del transporte, como se ha hecho en los tres últimos años. Unos presupuestos que creemos que son comprometidos con el presente y con el futuro de España, que avanzan hacia algo muy importante que es la autosuficiencia financiera de las empresas públicas, que dan cobertura a los compromisos que contrajo este Gobierno en los contratos-programa de Renfe Operadora y de ADIF y que, en definitiva, con esa cifra tan importante, de más de 17.000 millones de euros, dan un impulso muy fuerte a la investigación, al desarrollo y a la transformación de los distintos modos de transporte de España. Y cuando hablamos de España, de nuestro país, al Grupo Socialista le llena de satisfacción observar cómo el Ministerio de Fomento hace realidad esa palabra con la que a algunos se les llena la boca pero que luego no la llenan de contenido presupuestario, que es la cohesión territorial, la solidaridad. Solidaridad con zonas más desfavorecidas por los criterios de distribución de estas inversiones, que ha posibilitado que provincias que nunca fueron atendidas por el anterior Gobierno del Partido Popular, hoy estén a la cabeza de los incrementos de los valores relativos en inversión, y me estoy refiriendo a provincias como Zamora, Lleida, Ávila, Palencia o Córdoba, que son las primeras en el incremento en valores relativos de las inversiones; también, a provincias que aparecen en el ranking como provincias con mayor inversión per cápita y que hasta ahora nunca habían estado atendidas, como Valladolid, Cuenca, Teruel —donde se tuvo que crear incluso una plataforma, Teruel existe—, Zamora o Palencia; o a provincias, señor Merino, con mayor dotación total, que obviamente son las grandes provincias y que aparecen en los primeros lugares: Barcelona, Madrid —en segundo lugar, a pesar de su queja permanente—, Málaga, Valencia y Asturias.

Señor Morlán, por sintetizar y por resaltar algunas de las cuestiones que nos parecen más importantes, nosotros queríamos referirnos sobre todo a las actuaciones previstas para cercanías ferroviarias, que ascienden a más de 463 millones de euros, con un incremento de 153 millones de euros. Me hubiera gustado que estuviera el portavoz de Izquierda Unida, don Joan Herrera —imagino que habrá tenido un incidente de última hora porque suele participar siempre en este importante debate—, para oírle congratularse también con este importante incremento de más del 50 por ciento para cercanías ferroviarias, y específicamente para Cercanías de Barcelona, a las que se destinan 244 millones de euros, duplicando la cantidad del año 2007. Estamos conven-

cidos de que esa cifra va a posibilitar paliar las deficiencias de infraestructuras y el insuficiente material móvil que nos encontramos cuando llegamos al Gobierno, después de muchos años de Gobierno del Partido Popular en connivencia con Convergència i Unió, que dejaron las infraestructuras catalanas abandonadas a su suerte y de ahí que hayamos tenido que afrontar durante este verano las consecuencias de aquel abandono con gran eficacia, como he dicho al comienzo de mi intervención, felicitando por ello al señor Morlán.

Termino ya, señor presidente. Destacamos las actuaciones de mantenimiento, a las que se destina la importante cifra de 832 millones de euros y que supone un 5,8 por ciento más.

Por lo que respecta a carreteras, nos parece extraordinariamente importante que se destinen 3.749 millones de euros a nuevas autovías, con un incremento de 531 euros y una tasa de crecimiento de más del 14 por ciento. Todo ello sin descuidar la conservación de nuestras carreteras, donde ya nos estamos acercando al 1,82 por ciento del valor patrimonial de la red previsto en el PEIT, por lo que se destinan 1.154 millones de euros, que va a suponer un incremento del 6,9 por ciento. Además, todos nos sentimos felices de conocer que a finales de 2008 este Gobierno habrá licitado las obras necesarias para que no quede ningún firme en mal estado, frente al 43 por ciento —este dato sí lo doy yo, porque es conocido ya públicamente— en mal estado que había a principios de año, cuando este Gobierno tuvo el respaldo de los ciudadanos.

Para terminar, y desglosando el presupuesto por capítulos, nos gustaría señalar algunos aspectos. Los capítulos de mayor tasa de crecimiento son el capítulo 4, transferencias corrientes, con un 10,55; y el 8, activos financieros, con un 9,81 para las aportaciones patrimoniales a las empresas Renfe, ADIF y Seitt. ¿Señor Morlán, nos podría explicar las razones de ese incremento tan importante? Dentro del capítulo 7, de transferencias de capital, aparece una dotación de 532 millones de euros en su conjunto y observamos que destacan los convenios firmados con otras administraciones públicas por la Dirección General de Carreteras, con 256,3 millones de euros, el Plan Nacional de I+D+i y el de Movilidad Sostenible, con una dotación de 35 millones. ¿Nos podría concretar cuáles son y a qué van a ir destinadas esas inversiones?

Para finalizar, permítame, señor presidente, un par de minutos para referirme a algo que me parece muy importante.

El señor **PRESIDENTE**: Señor De la Encina, debe terminar su señoría.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Estoy haciendo tiempo, señor presidente, para que llegue el señor Ayala. **(Risas.)** Lo digo para no dejar al señor Merino preocupado.

El señor **PRESIDENTE**: Todo el tiempo de exceso de ahora, señor De la Encina, lo pagará usted de madrugada.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: No me importa porque, para esta comparecencia tan importante para el Gobierno y para el Grupo Socialista, que está aquí desde primera hora, merece la pena madrugar, como siempre hemos hecho, y estar aquí hasta altas horas de la noche, como posiblemente estaremos.

Termino ya porque el señor secretario de Estado, muy acertadamente, ha hecho un balance de la legislatura; estamos en los últimos presupuestos de esta legislatura, ya que las elecciones serán en 2008. El Grupo Socialista no se puede dejar pasar la oportunidad de señalar que si algo ha hecho este Gobierno y de algo se felicita el Grupo Parlamentario Socialista es de la apuesta por la seguridad, fundamental para el Ministerio de Fomento desde el año 2004, una apuesta absoluta desde el primer momento por aumentar la seguridad en los distintos modos de transporte. Ya en los dos primeros años de legislatura, señor Morlán, según los datos que tengo, se destinaron ni más ni menos que 6.413 millones de euros y se prevé destinar hasta un total de 16.572 millones en los próximos años. El objetivo está claro: conseguir algo que no teníamos en este país, la seguridad en todos los modos de transporte; por tanto, por tierra, por mar y por aire.

Además, el Grupo Socialista le felicita por la puesta en servicio de programas específicos para la creación de infraestructuras de carreteras, el Plan Extraordinario de Carreteras y la creación de la Seitt, que han supuesto un incremento de la inversión de más del 30 por ciento anual para mejorar la seguridad. Tener un país seguro en sus distintos modos de transporte es apostar por el futuro, y esa apuesta que ustedes decidieron desde el primer momento en el Ministerio de Fomento merecía hoy, en ese balance final, el reconocimiento y el aplauso del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Merino, ya hemos agotado todos los plazos.

El señor **MERINO LÓPEZ**: No hay ningún problema.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene S.S. la palabra.

El señor **MERINO LÓPEZ**: Excuso, dirigiéndome sobre todo al señor secretario de Estado, la ausencia de mi compañero y portavoz Andrés Ayala por el retraso del despegue del avión.

No voy a entrar a discutir cifras. He escuchado al secretario de Estado, que lo que ha hecho ha sido relatarnos lo que viene en los presupuestos —y para ese viaje tampoco hacía falta que viniera porque ya nos lo leíamos nosotros—, y luego he escuchado el primer mitin electoral del Partido Socialista, previo a la campaña electoral que se avecina. No sé si hoy al señor De la Encina le ha

sentado mal levantarse, pero lo que ha dicho queda en el «Diario de Sesiones». Señor De la Encina, en el turno de réplica lo que debe hacer es pedir disculpas a los ciudadanos, sinceramente. Que usted venga a felicitar al equipo ministerial por su magnífica gestión en Cataluña, señor De la Encina, es un insulto a los catalanes. **(El señor De la Encina Ortega: Eso no lo he dicho yo.)** Eso lo ha dicho usted y ahí está el «Diario de Sesiones». Ha felicitado expresamente al equipo ministerial. Eso es insultar a los catalanes y a los españoles, señor De la Encina. No sé si el secretario de Estado sigue viviendo allí por ese traslado forzoso que le hizo la ministra o no, pero esta es una situación auténticamente kafkiana. Señor De la Encina, el otro día se montó otro pollo en Cercanías de Cataluña —no sé si usted se entera de lo que pasa por España— y viene y felicita al señor Morlán, que me confirma que está allí viviendo, y al equipo ministerial y se queda usted tan ancho. Preguntaba usted cuánto gastaba el Partido Popular cuando gobernaba. Señor De la Encina, lo que tiene que preguntar es por qué los presupuestos del Partido Socialista han tenido el fracaso que han tenido y están perjudicando a los ciudadanos de Cataluña y del conjunto de España. Esas son las preguntas que le tiene que hacer al señor Morlán, no preguntarle cuánto gastaba o dejaba de gastar el Partido Popular. Las elecciones de 2004 pasaron, ya nos examinaron y nos dejaron de votar los ciudadanos. Usted preocúpese de los problemas reales de los españoles y de los catalanes hoy en día. A pesar de todo lo que dicen ustedes que se gastan y que cada año incrementan con respecto al Partido Popular, y que ustedes son una maravilla en cuanto al gasto y a la ejecución, ¿por qué tenemos en España los problemas que tenemos hoy en día?

Lamento profundamente que no esté el señor Herrera, porque le voy a reconocer una cosa. El señor Herrera desde el primer día en esta legislatura dijo que había un problema serio en Cercanías de Barcelona. Es verdad y hay que reconocérselo al señor Herrera, este grupo se lo reconoce, pero que usted felicite a este Gobierno y a este ministerio por la gestión en Cataluña, señor De la Encina, es realmente preocupante.

Ustedes vienen hablando de seguridad, de que han gastado y que van a gastar lo que no está en los escritos ni en los papeles para apoyar la seguridad y para acabar con los baches, como se ha dicho, pero han tenido tres años para acabar con muchos baches, señor secretario de Estado, y yo le recomiendo que se dé una vuelta por Despeñaperros, baje hacia Andalucía y coja los baches que hay durante el camino. Evidentemente, estaría bueno que ustedes no gastaran en seguridad. ¡Hasta ahí podríamos llegar!, pero no gastan lo que escriben en los presupuestos. Ahí tienen las situaciones que se producen con los motoristas, los accidentes y las opiniones que el director general de Tráfico expresa diariamente con respecto a las carreteras secundarias. Ustedes se han dedicado a terminar mal y con retraso las obras iniciadas por el Partido Popular y han abandonado las carreteras

secundarias, por donde se ha desviado mucho tráfico con motivo de las normas que se han implantado en cuanto al carné por puntos y los controles de alcoholemia; mucho tráfico se ha desviado de las autovías a las carreteras secundarias, y precisamente ahí es donde se está generando una cantidad enorme de accidentes de tráfico y de muertes. A ustedes, que dicen que se gastan todo y que lo arreglan todo, les tengo que decir que hay una enorme diferencia entre su realidad virtual de España y la realidad que los ciudadanos percibimos en cada una de las comunidades y de las provincias.

Usted habla de que son unos presupuestos muy igualitarios, de mucho reparto y de mucho equilibrio, pero hay situaciones que realmente merecerían una explicación aquí. Sería interesante conocer el por qué Madrid es una comunidad castigada en los presupuestos por el Gobierno socialista. Sería conveniente saber por qué. Ya que el señor De la Encina habla de Ávila y de otras ciudades, a nosotros nos gustaría saber por qué se castiga a Madrid por este Gobierno socialista de esa forma tan exagerada y descarada. Hablan de que en Cercanías de Barcelona se va a producir un incremento de 150 millones respecto a años anteriores. No es esa la cuestión, la cuestión es la gestión, y en eso el Gobierno socialista y este equipo ministerial han sido un absoluto fracaso, se pongan ustedes como se pongan; rellenen los diarios de sesiones que quieran rellenas alabándose, dándose autobombo y diciendo todas las maravillas del señor Rodríguez Zapatero y de la señora ministra de Fomento; ustedes han fracasado absolutamente en la política del ministerio, señor secretario de Estado.

Sacaron un PEIT para retrasar las obras y para perder años haciendo estudios sin ejecutar inversiones necesarias y urgentes, y lo que tenía de plazo 2010 se lo han llevado tranquilamente a 2015 ó 2020; además han retrasado ustedes las obras que ya había iniciado el Partido Popular, las han ejecutado mal y en muchos casos no las han terminado dentro de los plazos previstos. No es cuestión de entrar en detalles porque estaríamos aquí todo el día hablando y no nos íbamos a poner de acuerdo. Esa es la realidad, y yo le voy a poner un ejemplo muy concreto para que los dos sepamos de lo que estamos hablando, la autovía Córdoba-Antequera, una autovía que ustedes decían, cuando estaban en la oposición, que el Partido Popular la tenía que terminar en 2005. Pues no han sido capaces de hacerla para 2007 y se va a ir a 2009 por su magnífica gestión, alegando algo curioso, que es un tema de seguridad. Ese tema de seguridad está desde que la obra se tenía que haber hecho.

Señor De la Encina y señores del equipo ministerial, hay problemas reales. Ahora mismo tenemos un problema con Cercanías de Barcelona, tenemos una huelga de AVE que está afectando a los ciudadanos y ustedes no explican ni atienden al ciudadano ni se preocupan de él. Tenemos aeropuertos con serios problemas en cuanto al desarrollo del tráfico. **(El señor Ayala Sánchez hace su entrada en la Comisión.)**

Voy a concluir porque cedo los minutos que quedan a mi portavoz.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Merino, termine la intervención ya.

El señor **MERINO LÓPEZ**: Siguiendo las instrucciones de mi portavoz voy a terminar.

Esa es la realidad de un presupuesto, los problemas que tiene el ciudadano y las resoluciones o la falta de ellas. Venir aquí a contarnos todas las cifras del presupuesto me parece fenomenal, pero yo no me las creo, porque la experiencia de estos años de Gobierno socialista es que ustedes no han cumplido los presupuestos. Por mucho que ustedes digan que gastan, que incrementan y que han ejecutado, el ciudadano comprueba la realidad de sus palabras y que ustedes mienten año tras año y que lo que están haciendo es incrementar los problemas. Si ustedes dicen que incrementan presupuestos en Cercanías, que Dios les pille confesados a los catalanes, porque si ya están así, averigüemos lo que puede pasar. Hay problemas serios que ustedes no han sido capaces de resolver, hablando a nivel global de esta legislatura. Este presupuesto es demagógico, no va a ser ejecutado. A cualquiera que le escuche le podría parecer que el año que viene va a resolver todos los problemas de España de una tacada, porque con la relación que usted ha hecho de inversiones esto es la maravilla de las maravillas, pero si usted habla del AVE, en Murcia y en Almería, la gente se lleva las manos a la cabeza.

Querido portavoz, es que el comienzo de la intervención del señor De la Encina ha sido felicitando al equipo ministerial por la gestión en Cataluña...

El señor **PRESIDENTE**: Usted le comentará luego a su portavoz, pero ahora diríjase usted a la Mesa.

El señor **MERINO LÓPEZ**: Es una reflexión en voz alta a la vista de la cara de mi portavoz al escuchar esta situación. Señor secretario de Estado, los presupuestos tienen que ser realistas. No pasa nada si un presupuesto un año no crece un 25 por ciento en una inversión. Es preferible decir a los ciudadanos que vamos a crecer un 2 por ciento y hacerlo, pero poner cifras por ponerlas, como hacen ustedes, es engañar a los ciudadanos y que se sientan engañados. Esa es la realidad de lo que ha pasado en esta legislatura con el Partido Socialista y con su gestión al frente del Ministerio de Fomento. Saben que tengo respeto y afecto personal a todo el equipo ministerial, pero creo sinceramente que ha sido un fracaso absoluto; la señora ministra ha logrado algo único en esta legislatura, que todos los partidos nos hayamos puesto de acuerdo para reprobarla y el único que se ha quedado solo ha sido el Partido Socialista, fíjese hasta dónde ha llegado la gestión de este equipo ministerial. Por tanto, los ciudadanos son conscientes de que lo que ustedes han plasmado en presupuestos no tienen nada que ver con la realidad que ellos —no voy a decir que

están disfrutando en este caso— están sufriendo por su falta de capacidad de gestión.

El señor **PRESIDENTE**: El presidente ha respetado en este turno lo que acordamos en Junta de Portavoces, que se hiciese un debate político más de carácter general, pero les digo a SS.SS. que en lo sucesivo no va a permitirlo porque hay que hablar de los presupuestos de 2008.

Señor secretario de Estado, tiene S.S. la palabra para contestar las cuestiones.

#### El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN**

(Morlán Gracia): Gracias por el tono de las intervenciones de los tres portavoces que han intervenido. Muchas gracias, señor De la Encina, por sus palabras iniciales, se lo agradezco porque, ante una situación como la que estamos viviendo y hemos vivido en Cataluña, desplazarme yo allá ha sido una decisión acertada que tiene incidencias. Cada semana tengo una rueda de prensa en Barcelona en la que digo lo que está sucediendo, dónde existen las incidencias y los problemas, y hablo con absoluta transparencia y claridad de lo que allí acontece. Hay incidencias más graves y otras menos graves, y otras veces no existen incidencias. Es cierto que este último fin de semana hemos tenido algunas dificultades que espero que se superen con el esfuerzo y dedicación que están prestando no solamente los responsables, sino también todos los trabajadores de Renfe Operadora, de ADIF y las empresas que trabajan con nosotros, que están permitiendo que hagamos frente a los problemas que tenemos en Cercanías de Barcelona y a las obras de alta velocidad para que el día 21 de diciembre el AVE llegue a Sants. Le agradezco sus palabras y su apoyo, porque lo puedo tener del Grupo Socialista, como es lógico, y de otros grupos políticos, pero nunca lo voy a tener del Partido Popular; haga lo que haga; si hago porque hago y, si no hago, porque no hago. Son sus palabras desde el inicio de la legislatura hasta hoy. Ellos van a estar siempre en contra, es la oposición más irracional y más dura que he observado en todo este proceso, y mire usted que llevo años en esta Cámara, por tanto, no me extrañan las acusaciones de mentira que están vertiendo contra nosotros. Entiendo que esa es su forma de hacer oposición; allá ellos con las consecuencias que les pueda generar, pero yo les agradezco a ustedes, a muchas personas y entidades y a la sociedad catalana, que estén viendo cómo hacemos un esfuerzo importante, lo están comprendiendo y saben perfectamente que puede haber problemas. Para que luego no digan, asumimos la responsabilidad de lo que estamos haciendo, pero también tenemos que cargar con la responsabilidad de lo que otros no hicieron; y eso es grave, y nunca lo reconocen, señor De la Encina, ni lo reconocerán. (El señor Torres Sahuquillo: Ahí le duele.—Un señor diputado: Ahí está el problema.) Permítame que en este debate presupuestario, que siempre acaba provo-

cando confrontación entre los dos grupos y el Gobierno, yo me limite al presupuesto. A pesar de que el señor Merino ha dicho que he venido a leer el presupuesto, si yo hubiera venido a hacer un debate de política general sobre el Ministerio de Fomento habría venido a eso, y si vengo a presentar los presupuestos vengo a presentar los presupuestos. El Ministerio de Fomento viene a explicar unas cifras y por qué razón se están llevando a cabo esas inversiones o se prevé llevarlas a cabo, y cómo ha evolucionado el sistema de ejecución de todas esas cantidades. ¿Que es insuficiente? Yo acepto que la gente diga que es insuficiente, porque todo el mundo tiene derecho a plantear sus reivindicaciones o sus reclamaciones territoriales sobre las necesidades que palpa en su propio territorio, y eso lo entiendo. Ahora bien, decir que se miente o que estamos metiendo la pata o algunas cosas que he oído no responde a la verdad. En los debates que hemos tenido en esta Cámara en estos tres años sobre el tema de infraestructuras, siempre les he oído decir: ustedes han parado, ustedes han hecho no sé qué. Pero cuando uno ve las inversiones que hemos hecho nosotros y las que hicieron otros a la fuerza hay que ir comparando. Estoy hablando de datos que espero que respetemos todos, que son los de la Intervención General del Estado. Del año 2001 a 2003 la media anual de inversión ejecutada estaba en 8.201 millones de euros; en el año 2004-2006, la media anual ejecutada estaba en 11.559 millones de euros, es decir, un 40,95 por ciento más, y eso quiere decir algo. Eso quiere decir que se ha gastado más ahora que antes, que se ha gastado casi un 41 por ciento más de recursos del Estado en mejorar y hacer infraestructuras que en la época anterior. Analizo la época anterior porque es la única fórmula que me queda. Cuando comparo los presupuestos, comparo los de 2007 y 2008. Cuando comparo las ejecuciones podemos comparar los años de esta legislatura, pero hay un punto de referencia sobre todo cuando se está provocando que diga estas cifras. Porque si de verdad, las cosas iban tan bien con el anterior Gobierno, ¿por qué razón ejecutaron solo 8.200 millones de euros y no más cuando la situación económica, según el Gobierno anterior, era buena o es que esta situación económica es continuación de la anterior? ¿Por qué razón no dedicaron más dinero a la red de infraestructuras? El señor Merino me ha puesto el ejemplo de que hemos demorado la autovía Córdoba-Antequera. Pues bien, yo le puedo decir que se me dijo que iría de Huesca a Lérida en autovía en el año 2000, y luego que iría en el 2004, y cuando llegué en 2004 no había hecho ni un papel. Perdón, tengo que decir que había estudios hechos, pero nada más. Si vamos a poner ejemplos, se los puedo poner de todo tipo porque ahora está uno en condiciones de disponer de información real que obedece a lo que hay en el ministerio, que de alguna manera responde a que determinadas acusaciones que se están haciendo son auténticamente infundadas. Siempre he dicho y diré que las infraestructuras nos son decisiones que se toman y se hacen, no son como un contrato de arrendamiento en el que uno

acuerda el contrato y se firma al día siguiente. Cuando uno hace un tramo de carretera, de ferrocarril, entre estudios, informaciones públicas, declaraciones de impacto ambiental, creación de proyectos y desarrollo de obras, pasan unos cuantos años. Por ello, es normal que el Gobierno actual esté ejecutando obras que inició el anterior. Lo mismo que ellos ejecutaron obras que inició el señor Borrel en el Gobierno anterior. Y algunas obras que inició el señor Borrell no las supieron acabar y las hemos tenido que acabar nosotros. **(Risas.—El señor Ayala Sánchez: ¡Qué barbaridad!)** Señor Ayala, le voy a poner un ejemplo. El señor Borrell empezó las obras del AVE Madrid-Lleida en 1995-1996. **(Rumores.)** Sí, señor Ayala. Si usted tiene la memoria con algún tipo de dificultad, lo lamento, pero la primera travesía que se colocó, la puso el señor Borrell. **(Rumores.)** Sí, señorías, igual que colocaron ustedes la de Siete Aguas en el tramo de Madrid-Valencia. **(El señor Merino López: Poner travesías las pone cualquiera.)**

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Por cierto, travesías que colocaron y se marcharon. Pero con la travesía que puso el señor Borrell, que ustedes dicen que no la puso, se empezó la primera obra. Cuando llegamos en el 2004, el AVE no era AVE, como mucho iba a 200 kilómetros por hora. Y nos hemos gastado, señor Ayala, más de 105 millones de euros para permitir que lo que ustedes hicieron se mejorar y se adecuara a las necesidades de un tren de alta velocidad. **(Un señor diputado: y eso, ¿quién lo va a pagar?)** Les pido, por favor, que no jueguen ustedes con lo que se hace bien, lo que se hace mal o que nosotros lo hicimos mejor, porque esta país está plagado de ejemplos en lo que ustedes han fallado, como se dice en mi tierra, como una escopeta de feria. (Perdón por este término tan vulgar dicho en el Parlamento, que creo que no es bueno poner de manifiesto.) Las cosas son como son. Ustedes podrán decir si nos equivocamos en la orientación política de las infraestructuras, si habría que gastar más en mantenimiento y menos en no sé qué, si empezarían una autovía antes que otra. Lo pueden decir, pero no lo dicen. Lo único que hacen es decir que no a todo lo que se ha hecho y poner en cuestión todo lo que se hace. Creo que alguna cosa haremos bien. Esta mañana he oído decir al señor Camps, cuando le preguntaban si el Gobierno socialista había hecho algo bien, que no había hecho nada. La política exige algo más de rigor y de responsabilidad. De igual manera que les digo que ustedes empezaron cosas que nosotros hemos inaugurado y que nosotros hemos empezado cosas que otros inaugurarán y que, al paso que vamos será el que me pueda sustituir a mí, indudablemente de mi propio partido **(Risas.)**, eso debería calmarles los ánimos en este ámbito porque aquí la única ideología que se puede plantear es si ustedes consideran las infraestructuras como un fin o como un

medio. Como nosotros las consideramos como un medio para mejor comunicarse, para que haya una mejor cohesión territorial, para que las personas puedan desplazarse con más comodidad, para ir contra el cambio climático por el fomento del ferrocarril o de otros transportes que sean más acordes con lo que es el desarrollo sostenible, creemos que ahí puede estar la diferencia. Pero una carretera que ustedes pueden empezar y que nosotros podemos acabar, es una obra que entre los dos gobiernos que haya va a tener que ejecutarse.

Antes les he hablado lo de la inversión ejecutada. En la inversión presupuestada que ustedes también dicen que eran mejores que nosotros (siempre son mejores que nosotros), entre 2001 y 2004, presupuestaron una media anual de 11.000 millones de euros; entre 2005 y 2007 la inversión presupuestada, la media anual, es de 15.964 millones de euros, es decir, un 44,4 por ciento más. Son datos, son cifras que están contrastadas, que están en el presupuesto, que las pueden comparar y les gustará o no lo que estamos haciendo, pero son datos que están encima de la mesa.

Hablan de que para nosotros la seguridad es un banderín al que nos hemos agarrado, pero que no funciona y que no tenemos ninguna atención a la misma; permítanme que les haga un comentario sobre la conservación, mantenimiento y, por tanto, la seguridad en las carreteras. En el año 1998, ustedes dedicaron a seguridad, a mantenimiento, conservación y explotación de carreteras el 1,30 por ciento del valor patrimonial de la red de carreteras del Estado; en el año 1999, bajaron al 1,13; en el año 2000, fueron al 1,20; en 2001, al 1,17; en 2002, al 1,12; en 2003, al 1,10 por ciento; en 2004, al 1,11 por ciento; en 2005, subimos al 1,18; en 2006, 1,47; en 2007, 1,71; y en 2008, prevemos llegar a 1,82, contando, señorías, que este 1,82 está calculado sobre el valor patrimonial de la red que se ha incrementado, como consecuencia de la construcción y la puesta en servicio de nuevos tramos de autovía. Por tanto, cuando me hablan ustedes de seguridad y cuando nos reprochan la atención que le prestamos, será poca, mucha, suficiente o insuficiente, pero hemos hecho y estamos haciendo más que ustedes. Cuando damos datos de atención a conservación y mantenimiento de la red de carreteras que implican hacer frente a todo el conjunto de la red convencional, nos estamos refiriendo a actuaciones de conservación que ustedes, en su periodo, fueron disminuyendo progresivamente. Lamento mucho que las cosas sean así de crudas. Creo que las cosas se pueden plantear de otra manera y no hacer determinadas afirmaciones en las que lo primero que se hace es negar la mayor, en lugar de afirmar algo más positivo, que decir que se miente, que estos presupuestos no se los cree nadie y que nosotros somos casi el diablo con rabo. Saben que yo he sido muchos años diputado en esta casa y siempre he intentado llevar el debate parlamentario con las pautas de rigor y seriedad, porque esta Cámara tiene la suficiente importancia política como para que las discusiones que tengamos tengan un mínimo rigor. Lamento que ustedes

estén en el no a los presupuestos y que no les gusten los datos que hemos facilitado. Si no les gustan, qué le vamos a hacer, pero concédannos un margen de confianza, que creo que tenemos poco o ninguno según su criterio, porque la sociedad nos lo está dando, de que las cosas que estamos haciendo es porque pretendemos que las comunicaciones de este país y su desarrollo funcione con arreglo a unas nuevas pautas de inversión que van a mejorar el desarrollo económico y la conectividad entre los diversos territorios del Estado.

¿Que la cuantía es insuficiente? Es su valoración. Lo que puedo decirle es que con los datos que hemos incluido en los presupuestos y con la ejecución que alcanzamos de los mismos, el año pasado superamos el 98 por ciento, cosa que no había sucedido en años anteriores, con lo cual, se está demostrando que frente a su rechazo al Ministerio de Fomento este está haciendo una buena labor en la ejecución presupuestaria y hacen frente al desarrollo del PEIT. Le gustará o no, pero el PEIT contiene actuaciones que venían del Plan Director de Infraestructuras que ustedes incorporaron después en su programación y que nosotros hemos incorporado al PEIT, como otras nuevas también, porque la política de infraestructuras tiene que producirse así. No se pueden hacer carreteras por distintos sitios; están diseñados los ejes, están diseñados los corredores y lo que hace falta es saber de qué manera se puede hacer frente a esas necesidades en función de los recursos de que se dispone. En este momento la situación económica nos posibilita que estas inversiones se produzcan en el conjunto del territorio.

Hay una cosa que es muy recurrente y es la de los agravios. Es recurrente decir que en Madrid invertimos poco o que en Valencia invertimos poco, pero cuando uno va a las cifras y ve lo que se va a invertir en Madrid, en Valencia o en Castilla-León (me refiero a comunidades que según su criterio marginamos), se encuentra con la sorpresa de que ustedes o no se leen los presupuestos o hay mala fe a la hora de interpretarlos. La situación económica que tenemos nos permite hacer frente a las necesidades que se plantean en cada territorio, y lo que pretendemos es que cada territorio pueda satisfacer sus previsiones en razón a que los recursos que ponemos son los suficientes para hacer frente a las mismas.

Espero que en este proceso que se empieza a partir de ahora, si tienen dudas sobre los proyectos o las actuaciones que estamos desarrollando, las comenten específicamente después con los responsables de las empresas y de las secretarías generales de Infraestructuras y de Transportes. Esperaremos al proceso de enmiendas para ver de qué manera pueden mejorar con sus aportaciones los presupuestos que hoy presentamos.

El señor **PRESIDENTE**: Por una vez y sin que sirva de precedente, voy a dar un segundo turno. Lo digo en deferencia al señor Ayala, que es el portavoz de su grupo parlamentario, que ha llegado tarde por razones ajenas

a él mismo. Por tanto, doy un segundo turno de cinco minutos, tanto al señor Ayala como al señor De la Encina, que cerrará el secretario de Estado. Les rogaría, en la medida de lo posible, que fuese sobre el presupuesto de 2008. Señor Ayala tiene la palabra.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señor presidente, por su deferencia. He llegado tarde, no por mi culpa sino por culpa del buen funcionamiento del Ministerio de Fomento. Llevo metido en un avión desde las ocho menos cinco de la mañana, avión que ha salido a las nueve y veinticinco, por el buen funcionamiento de AENA, naturalmente. Está claro que las críticas que hace mi partido hacia el Ministerio de Fomento y su actuación son absolutamente caprichosas, y el mejor ejemplo ha sido el de esta mañana.

Voy a tratar de ser breve y ocupar los cinco minutos, que le agradezco mucho al señor presidente, contestando a la parte que he oído de la exposición del señor Morlán, el cual sabe que le tengo una consideración especial. Pero siendo el secretario de Estado de Infraestructuras, en estos cuatro años que acaban con la presupuestos, no he recibido ni una sola llamada suya para darme una explicación de qué es lo que pasaba en el Ministerio de Fomento a las críticas que hemos hecho por nuestra parte, costumbre que se ha roto por parte de este Ministerio y que en ningún caso justifica ese talante de tener conocimiento perfecto de cuál es el funcionamiento del Ministerio. Es posible que sea porque no tenía nada que explicarme.

Señor Morlán, quiero comentarle tres o cuatro cuestiones relativas al presupuesto. En primer lugar, la que usted hace relativa a las inversiones y la comparación con presupuestos anteriores. Señor Morlán, el porcentaje del PIB de las inversiones que hacía el Ministerio de Fomento en la época del Partido Popular es mucho mayor que el que han hecho ustedes. Sin querer comparar, no se corresponde con lo que ustedes dicen que hace falta para ejecutar el PEIT. La incongruencia parte de ustedes mismos. El PEIT no se puede ejecutar con las inversiones que ustedes están diciendo. Cualquier comparación con lo anterior hay que hacerlo con referencias al PIB no a millones de euros, porque hay un diferencia; entre otras cosas porque ahora, y usted lo ha dicho, se puede invertir muchísimo más porque hay muchos más proyectos que ya estaban aprobados y que se pueden ejecutar, como consecuencia de la tramitación previa que había hecho el Partido Popular. No tengo ningún inconveniente en reconocerle que hay gobiernos que planifican y gobiernos que cortan la cinta, y ha tenido usted la suerte de que este Gobierno es el que corta la cinta de lo que había planificado el anterior.

Un comentario también sobre la inversión y sobre la ejecución presupuestaria. Señor secretario de Estado, no me diga que la ejecución presupuestaria de Seittsa y ADIF, que son las dos empresas que más partidas presupuestarias manejan, es decente y presentable. Datos de ustedes, no me invento nada, que vienen en el presu-

puesto. Este año la ejecución de Seittsa se va quedar en el 74,4 por ciento. Es una vergüenza, no alcanza el 98 por ciento. No le voy a decir ni que miente ni que no hacen nada. Le voy a hacer referencia a su presupuesto. Si encima comparamos las diferencias de ejecución en cada una de las regiones, comprobará si hay o no agravios comparativos entre unas y otras. En cuanto a la de ADIF, el año pasado dejaron de invertir el 40 por ciento, exactamente el 39,2 por ciento del presupuesto. ¿Dónde está ese dinero? ¿Dónde está esa inversión? En ningún sitio. Los datos son suyos, no son míos. Este año van a dejar de invertir también en torno a un 10 por ciento. Pero ese en torno a un 10 por ciento es porque mientras el 82 por ciento no se ejecuta en Murcia, sí hay un incremento de inversión, por ejemplo, en Galicia del 479 por ciento, es decir, las diferencias y la discriminación entre territorios todavía se hace mucho mayor en ADIF.

En cuanto a sus dos apuestas fundamentales, de las que han presumido permanentemente, usted ha dicho que una de ellas es la seguridad y la conservación, y la otra el sector ferroviario, es decir, las inversiones en ferrocarriles. Resulta que en conservación y explotación de carreteras han subido menos que ninguno de los años de sus ejercicios. El primer año incrementaron, no me duelen prendas en reconocerlo, el 29,12 por ciento, pero el año pasado solo incrementaron el 18 y este año nos quedamos en un 8,90 por ciento. No me diga que han invertido y la red de carreteras ya no necesita conservación y mantenimiento, porque usted mismo es el que ha dicho que hace falta. ¿Dónde está esa apuesta por la conservación y el mantenimiento? En ningún sitio. Sobre su estrella, el ferrocarril, el año pasado ADIF bajó un 23,96 por ciento en su inversión, y luego ejecutó un 40 por ciento menos, con lo cual las inversiones en el modelo y en el modo ideal de ustedes se quedaron por los suelos. Pero es que este año decrece sobre el año pasado un 0,56 por ciento, y tampoco van a ejecutar el presupuesto de 2007. Señor Morlán ¿dónde está la realidad de lo que usted cacarea? Dígamelo porque en los presupuestos no se contiene. Ustedes están en contra de lo que dice el PEIT, y luego lo maquillan con un capítulo 8 y me gustaría que explicara aquí a qué se deben esos activos financieros que van a traspasarse a Seittsa y a ADIF, que luego no se ejecutan por ningún lado.

Hay otra cuestión sobre la que es importante contestarle. Ya está bien de las muletillas de que ustedes han reparado los defectos del AVE a Lleida. ¿Me quiere decir a qué velocidad va a poner en diciembre, si es que lo inauguran, el AVE a Barcelona, a qué velocidad se va a poner el AVE a Valladolid, a qué velocidad se va a poner el AVE a Málaga? Me gustaría que me dijera usted a 300 kilómetros, porque le voy a desmentir el mismo día de la inauguración. No diga a 300 que se equivoca.

Primero, porque ustedes han ocultado información y han tenido que aprobar el viernes pasado unas obras de emergencia por 3 millones de euros por un defecto en un viaducto, que llevan ocultando tres meses en el punto 500,400 del término de Montblanc. Segundo,

porque le faltan 5 kilómetros para llegar a Sants, a no ser que ustedes digan que van a inaugurar el AVE a Barcelona parando en El Prat, que es posible. Tercero, le faltan 16 kilómetros para llegar a Valladolid y 12 para llegar a Málaga y van ustedes a poner un baipás por la red convencional. Dígame usted si no es verdad. ¿Me quiere usted decir a qué velocidad van a poner en servicio los AVE a Barcelona, a Málaga y a Valladolid? Le quiero decir que ustedes lo van a poner a la misma velocidad porque es imprescindible, como pasó con el de Sevilla que tardó dos años en ponerse a 300. Ha pasado con Lleida porque es lo normal, lo lógico, tener que utilizar los trenes y poner en servicio las vías sin utilizarlas para poder ir aumentando paulatinamente la velocidad.

Señor Morlán, eso pasa así y si usted hoy dice que a 300 —yo le aconsejo que no lo haga—, el día que lo inauguren —no puedo aventurar una fecha— hablaremos de las velocidades porque contaremos el tiempo. Por tanto, ya está bien de la muletilla de que ustedes reparan lo que nosotros hemos hecho mal. Ni muchísimo menos, señor Morlán, ni muchísimo menos. Vamos a hablar del presupuesto, vamos a dejar las cosas bien hechas y esas incongruencias evidentes —y tengo que terminar porque el tiempo acaba, lamento no haber podido hacer la primera intervención que, evidentemente es por culpa del buen funcionamiento del Ministerio de Fomento—, a ver si somos capaces de decir con el presupuesto en la mano y con estas ejecuciones que el Partido Popular es el que critica y nada está bien hecho —que no es así—, y ustedes todo lo han hecho bien porque se encontraron ustedes a cero en el principio de su gestión, cosa que tampoco es verdad.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Ayala, porque con todos los matices hemos hablado de presupuestos.

Señor De la Encina tiene la palabra.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA:** Lamento tener que empezar de esta manera, pero me parece poco respetuoso con esta Cámara, y con los diputados que hemos hecho nuestro ejercicio de responsabilidad de estar aquí, en nuestra hora, no planificar que los viajes tienen avatares, incidencias que pueden suponer retrasos y no estar aquí a la hora que corresponde, y además tener la osadía, para colmo, de aprovechar la intervención para arremeter contra el Gobierno o, como ha hecho el portavoz del Partido Popular, para arremeter contra AENA. No conozco la causa y, por tanto, no voy a entrar en esa valoración, pero me parece fuera de lugar hacer esa acusación cuando la obligación que tenemos es estar a la hora que todos habíamos acordado en la Junta de Portavoces, y no venir a culpar a AENA cuando quizá lo que se ha producido —no me quiero pronunciar porque no lo conozco— es un retraso de la compañía Iberia que, precisamente, privatizó el Partido Popular en esas medidas que llamaban liberalizadoras en el año 2000.

Quizá la culpa, si no ha sido de AENA haya sino culpa del retraso de la compañía Iberia, la tenga precisamente el Partido Popular por haber hecho lo que hizo en su momento. **(El señor Ayala Sánchez: Estaba dentro del avión.)** Señor Ayala, ha tenido el mal gusto de aprovechar su retraso injustificado, porque tenemos que planificar los viajes que tenemos toda la semana para estar aquí a nuestra hora, y se lo tengo que reprochar, de acusar al Gobierno de su retraso cuando el único culpable es usted por no haber estado a su hora como hemos estado los demás, aunque eso sea lo de menos.

Lo importante aquí es lo que ha dicho el secretario de Estado, que con el presupuesto que nos ha presentado, que supera los 17.000 millones de euros, nuestro país va a seguir avanzando en la cohesión territorial porque para este Gobierno, como bien ha dicho usted señor Morlán, las infraestructuras son un medio y nunca un fin, como fueron para otros. Nuestro país sigue siendo solidario con aquellos territorios alejados y extrapeninsulares, las islas Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, con las subvenciones al transporte marítimo aéreo que en ellas se recoge, que superan los 500 millones de euros. España, con estos presupuestos que presenta el Ministerio de Fomento, sigue impulsando y apostando por el ferrocarril como modo de transporte de los próximos años, destinando más de 8.000 millones de euros. Por último, este Gobierno en línea con el abandono en que nos encontramos en determinadas áreas metropolitanas y urbanas, sigue apostando por el impulso a la movilidad, la cercanía y el desarrollo de esas infraestructuras de masas tan importante, como se ha demostrado este verano en Barcelona. Ya que hablo de Cataluña, Barcelona, me reitero en la felicitación, señor Morlán. Una vez más el Partido Popular coge los rábanos por las hojas y no hace uso de mis palabras al principio, que son de felicitación por el esfuerzo que realiza, porque como he dicho si ya es difícil estar —y lo sabemos los diputados— fuera de casa más difícil es tener que estar en varios domicilios como lleva usted. Eso ha querido ser una vez más tergiversado para decir que es un insulto a los ciudadanos señor Merino, es el abandono en el que ustedes dejaron a los catalanes durante ocho años con las infraestructuras absolutamente sin mantenimiento y que han provocado ese deterioro durante estos años, que hemos intentado solventar, no exento de problemas, cuando más con las obras de Sants y Cercanías que se están llevando adelante.

Lo más importante, ya para concluir, señor Morlán, es que aquí hemos venido a hablar de presupuestos y no de otra cosa. Por cierto, lamento también que no haya hecho ni una sola aportación presupuestaria en forma de pregunta, de cuestionamiento serio y no chabacano como se ha hecho aquí hoy, llegando incluso... **(El señor Merino López: oye, oye.)** Sí, chabacano, demagógico el que ha hecho usted, señor Merino, acusando a este portavoz después de una intervención rigurosa de hacer un mitin electoral. Usted ha tenido el arte —porque para eso es cordobés— de estar diez minutos hablando sin

decir absolutamente nada del presupuesto, con demagogia, diciendo cuatro cosas sin ningún contenido. Además para colmo ha tenido la chabacanería de intentar hacer el concurso de *Pasapalabra*, contarle a su portavoz cuando llegaba lo que yo había dicho, lo cual me parece también una falta de respeto a esta Cámara. **(El señor Merino López: Es muy fuerte.)**

Lo más importante aquí es lo que ha dicho el señor secretario de Estado y de lo que ni usted ni su grupo se quieren enterar. Según la Intervención General del Estado, de 2001 a 2003 la inversión que ustedes ejecutaron fue de 8.103 millones, y según esa misma Intervención General del Estado, de la que ustedes también dudan, de 2004 a 2006 fue de 11.559, un 40,95 por ciento más. Pero yo añado —y es una pregunta que le hice al señor Morlán—, de 2001 a 2004, período completo de la última legislatura, ustedes invirtieron en los presupuestos 41.142 millones de euros. Cuatro años después, 2005-2008, se ha aumentado a 62.300 millones de euros, es decir, un 50 por ciento más. Ese es el reflejo real de los presupuestos: el aumento constante y permanente que ha hecho el Gobierno socialista para que tengamos en nuestro país unas mejores infraestructuras y más seguras por tierra, mar y aire, como dije al principio de mi intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado, tiene usted la palabra para cerrar este turno.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN (Morlán Gracia)**: Gracias, señor De la Encina, por reiterar la felicitación y reconocer que estamos haciendo un esfuerzo importante. Si se hubiera hecho antes a lo mejor no hubiera pasado esto. Nos toca hacerlo y lo vamos a intentar hacer lo mejor que podamos, en beneficio no solamente de Cataluña y de los barceloneses sino también del conjunto del Estado, del conjunto de España.

Señor Ayala, no se ponga tan nervioso. Cállese, baje un poco el tono, porque a veces me pregunto qué le sucederá, si le va a dar algún síncope. Antes de hacer estos comentarios tan curiosos de que llega aquí con retraso por culpa del Ministerio de Fomento, señor Ayala, no sé si es por culpa de AENA o por culpa de las compañías aéreas. Indudablemente entenderá usted que los retrasos imputables a compañías aéreas no son responsabilidad del Ministerio de Fomento. Yo no lo sé. **(El señor Ayala Sánchez: Estaba desde las ocho menos cinco dentro del avión.)**

El señor **PRESIDENTE**: No entre en diálogo, señor Ayala.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN (Morlán Gracia)**: Eso no lo sé. De todas formas me imagino que el secretario general de Transportes se informará y veremos a quien se debe, pero creo que es

un recurso fácil —dentro de la tónica que ustedes están teniendo— imputar cualquier cosa al Gobierno tenga o no la culpa, porque al final es cierto que tenemos la culpa incluso de la batalla de Roncesvalles o de las guerra púnicas. Cuando uno se sitúa en esos ámbitos, tengo que sonreírme y decirme que no pasa nada, que hay que dejar que la gente se exprese como quiera porque, al fin y al cabo, la libertad de expresión tiene que estar garantizada para todos y hay que respetarla.

Señor Ayala, espero que se lea el «Diario de Sesiones». Sé que aunque se lo lea no me va a creer porque ya es condición sine qua non no creer al Gobierno. Incluso parece que es un fax que les llega todos los días de la calle Génova. Sí que le puedo decir que he dado unas cifras que responden al contenido del presupuesto, unas cifras de ejecución que hacen referencia a lo que la Intervención General del Estado dice —gustará más o menos— y sabe perfectamente que en esos ámbitos los datos que se suministran son datos exactos y correctos. Usted hace una interpretación de la aplicación del PEIT que no coincide con la que hago yo, porque yo digo que al incrementar este año un 12,7 por ciento las inversiones directas del capítulo 6, y las empresas, indudablemente dobla el 6 por ciento de inversión que estaba previsto en el PEIT. Usted dice que no y yo le digo que sí, pero usted y yo nunca coincidiremos, vamos a ser como una vía del tren: dos carriles y cada uno por su lado. ¡Qué quiere que le diga! No puedo convencerle de lo que usted no quiere convencerse o al menos de lo que no quiere hablar.

Ha hecho un comentario al principio que me ha hecho gracia. Ningún secretario de Estado me ha llamado para ver qué pasaba, y fíjese que los ocho años que estuvieron ustedes gobernando estuve de portavoz de Medio Ambiente y de Infraestructuras. En los ocho años nadie me dijo: venga aquí que vamos a cotillear un poco o le vamos a informar de lo que existe o de lo que no se hace. Por tanto, no me diga usted que hemos roto algo, porque para romper algo hace falta que exista y aquí no se ha roto nada porque no existía. El Ministerio de Fomento, a través de sus diferentes responsables, ha acudido a esta Cámara siempre que se le ha llamado y siempre que se ha solicitado su comparecencia.

Los datos de ejecución que usted me ha dado son muy concretos y muy específicos y afectan a la Secretaría General y a la Subsecretaría, y como sus responsables van a intervenir a continuación, le recomiendo que se los plantee, si quiere, con la misma crudeza con la que me los ha planteado a mí, porque ellos le darán una respuesta perfectamente motivada y acorde con lo que es el desarrollo y la ejecución presupuestaria.

Respecto a la conservación en carreteras, señor Ayala, le gustará poco, más o menos, o no haremos lo que tenemos que hacer, pero le puedo decir que la diferencia entre lo que había cuando llegamos y lo que hay ahora es sustancial. Estoy de acuerdo en que ustedes están en la oposición y tienen derecho a ejercer la crítica, a poner en cuestión todo lo que no hacemos y a destacar lo que

nos olvidamos o dónde no llegamos. Me parece muy bien que hayan reconocido que niegan todo, que nos niegan el pan y la sal como ministerio pero que reconocen que algo hemos hecho. Se lo agradezco, porque yo también he reconocido que ustedes han hecho algo. Le voy a decir que los días 21, 22 y 23 de diciembre llegaremos a 300 kilómetros/hora. Le voy a dar la misma respuesta que una compañera suya me dio en el Congreso hace unas fechas. Me dijo: ¿Ustedes llegarán a Sants a 300 kilómetros/hora? Le dije: A Sants a 300 kilómetros no, porque como lo hagamos hacemos el túnel directamente; llegaremos a Sants igual que a Madrid, donde 10 ó 12 kilómetros antes los trenes bajan velocidad y, por tanto, entran a 60, 70, 80 ó 90 kilómetros/hora. Lo mismo que en Sants pasará en Málaga y en Valladolid. Eso lo vamos a comprobar los días 21, 22 y 23 de diciembre. Qué quiere que le diga, ustedes no me van a creer por mucho que se lo diga, pero como los hechos son tozudos cuando llegue esa fecha veremos si hemos cumplido o no, señor Ayala; yo estoy convencido de que cumpliremos.

No sé si decirle algo más, señor Ayala. Los datos y las cifras que le he planteado en mi intervención inicial los puede leer y mostrar su acuerdo o su desacuerdo en función de sus criterios o de su intención política, pero creo que estos son unos buenos presupuestos, responden al contenido y al desarrollo del PEIT y, desde luego, no marcan esos desequilibrios territoriales que ustedes están diciendo; me parece que es injusto que se haga ese tipo de manifestaciones porque no es cierto ni lo que se está ejecutando ni lo que se está presupuestando en cada comunidad autónoma.

El señor **PRESIDENTE**: Despedimos a don Víctor Rolán. Gracias, señor secretario de Estado.

— **DE LA SEÑORA SUBSECRETARIA DE FOMENTO (VIVANCO BUSTOS). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/001712) Y SOCIALISTA DEL CONGRESO (número de expediente 212/001800).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la segunda comparecencia, que es la de la señora subsecretaria de Fomento, para lo que le rogamos que ocupe su lugar en la Mesa. Tiene la palabra.

La señora **SUBSECRETARIA DE FOMENTO (Vivanco Bustos)**: Señor presidente, señorías, es un honor estar hoy aquí nuevamente para informarles con el detalle que ustedes precisen de quién es presupuestariamente Fomento dentro de los Presupuestos Generales del Estado. Como en años anteriores, les voy a informar de cuál es el conjunto de políticas en materia de infraestructuras y transportes, que prioritariamente modulan el presupuesto del Ministerio de Fomento, sus empresas y

entes públicos. Mi intervención —siguiendo la estructura de años anteriores— se ordenará en una primera presentación global del conjunto de políticas del ministerio, que encuentra su expresión en el presupuesto consolidado de Fomento para 2008, para posteriormente con un mayor detalle, referirme a aquellas otras políticas específicas del presupuesto del Ministerio de Fomento como tal y, por último, a alguna materia presupuestaria propia de la subsecretaría.

Empiezo, dentro de esta línea, a referirme al presupuesto de Fomento, incardinado en los Presupuestos Generales del Estado para 2008. Por cuarto año consecutivo, y como les ha adelantado el secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras, las infraestructuras constituyen una de las prioridades de este Gobierno. De las seis prioridades contenidas en los Presupuestos Generales del Estado, una de ellas es la de crecimiento y productividad, de la que forma parte el programa de infraestructuras, en la medida en que es un hecho que la inversión en las mismas es un instrumento de eficiencia probada para mejorar la productividad del sector privado, la competitividad y la cohesión social.

Pues bien, por lo que hace a las infraestructuras del transporte, los Presupuestos Generales del Estado son el vehículo para que Fomento aplique las previsiones de su Plan estratégico de infraestructuras del transporte, PEIT, aprobado en julio de 2005. Presupuestariamente, teniendo en cuenta el período acumulado 2006-2008, hay que destacar que las inversiones superan los 48.000 millones de euros; esto es, por tercer año consecutivo los Presupuestos Generales del Estado destinan a inversión del Grupo Fomento un importe aproximado a los 18.000 millones de euros, con un incremento del 12,7 por ciento respecto al ejercicio de 2007, que es garantía del cumplimiento de los objetivos definidos en el plan. Cuando se analiza de una manera global el presupuesto del Ministerio de Fomento, junto con el de sus organismos autónomos y sus empresas públicas, estamos en condiciones de abordar lo que denominamos presupuesto consolidado de Fomento. Una composición sintética de los mismos es la que distingue entre gastos corrientes y operaciones de capital, según la cual, hablando en millones de euros, de 27.800 millones, que es el total del presupuesto consolidado de Fomento, a operaciones de capital se dedican 17.889 millones y a gastos corrientes 9.935 millones; es decir, un 64,20 por ciento va dedicado a operaciones de capital. Ya saben ustedes que al final las operaciones de capital contienen dos grandes bloques de temas, que son las inversiones en inmovilizado material y las transferencias de capital concedidas a grupo. Por ello la cifra de 17.889 millones hay que verla como distinta de la que vamos a hablar, 17.900, cuando después veamos las inversiones del capítulo 6, de las empresas. El conjunto de operaciones de capital, al que nos hemos referido, va destinado principalmente a las cuatro políticas que ya conocen ustedes y que representan el 96 por ciento del total del presupuesto. Me estoy refiriendo a las políticas de ferro-

carriles que este año siguen representando un 44,5 por ciento, a la de carreteras, con un 28,4 por ciento, siguiéndole en importancia aeropuertos con un 13 por ciento y puertos con un 10,2 por ciento. Cuando comparamos las prioridades del presupuesto consolidado de Fomento para 2008 en relación con los presupuestos de 2006 y 2007, destaca la evolución producida en sus agentes inversores. Vemos que en el año 2008 hay dos entidades cuya participación en el conjunto de las inversiones crece, que son AENA, que pasa de un 11,8 por ciento a un 13,1, y Seittsa, que pasa de un 9 a un 12. Por el contrario, sufren una disminución respecto del peso que tenían en años anteriores ADIF, que pierde 2 puntos y medio; el ministerio propiamente, que ha pasado de un 35 por ciento a un 33 por ciento; o puertos, o también Renfe-Operadora que pierde media décima. Es patente el peso adquirido por Seittsa en 2008 que llega a representar el 12,3 del total de operaciones de capital, cuando en el presupuesto consolidado para 2006 —primer año de su creación— era tan solo del 1,3 y para el año 2007 del 9,7. **(Pausa.)**

Estaba dudando sobre qué más decir de Seittsa porque no quiero tener confluencia con la posterior presentación de su presidenta. Simplemente quiero destacar que este mayor peso de Seittsa es consecuencia del marco y desarrollo que sigue suponiendo la Ley del Sector Ferroviario. No, esto no tiene sentido. Si me permiten ustedes, voy a leerlo. El peso de Seittsa, el previsto para 2008, se debe a que Seittsa pasa a tener importantes cometidos no solo en carretera sino también a partir del año pasado en ferrocarriles, como consecuencia del marco y desarrollo de la Ley del Sector Ferroviario. El reflejo presupuestario de este papel de creciente importancia en las inversiones de Fomento se concreta en la dotación de 2.450 millones de euros, del capítulo 8, destinado a la adquisición de acciones de Seittsa, lo cual representa un crecimiento del 10,3 por ciento respecto de la cifra del presente año.

Ministerio de Fomento; sección 17. Como ministerio ya conocen SS.SS. que el proyecto de presupuestos asciende a 12.310 millones, con un incremento respecto a 2007 de 732 millones, lo que supone una tasa de crecimiento del 6,3 por ciento. Si me lo permiten ustedes voy a hacer un breve repaso a aquellas partidas que por su volumen o por sus peculiaridades merecen ser comentadas. En primer lugar, me voy a referir a las subvenciones al tráfico aéreo y marítimo. Estas subvenciones están incluidas en el capítulo 4, transferencias corrientes, de la sección 17. Como SS.SS. saben, las subvenciones por este concepto van dirigidas a bonificar las tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo y marítimo para los residentes en las comunidades autónomas de Canarias, de las Islas Baleares y de las ciudades de Ceuta y Melilla, así como los vuelos interinsulares. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)** Se trata de un proceso de aumentar bonificaciones que data de 1982, 1987, 1988 y 2004, y hay que destacar que es el segundo año que se han cumplido las previsiones de

la proposición no de Ley de 2 de noviembre de 2004, por la cual se preveía el incremento progresivo de la bonificación de las tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo y marítimo de viajeros hasta el 50 por ciento de su cuantía, para los trayectos hasta la península en transporte aéreo y marítimo y para los vuelos interinsulares, y el 25 por ciento para los interinsulares marítimos. Es decir, desde 2007 el objetivo de la bonificación del 50 por ciento y del 25 por ciento está consolidado. Es obvio el esfuerzo efectuado por el Ministerio de Fomento para mejorar la comunicación y el intercambio entre las islas Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla con el resto del territorio nacional. Vemos que este año esta política de bonificaciones alcanza una cuantía de 485 millones, experimentando un crecimiento del 41,4, lo cual representa una mejora de un 9,5 por ciento adicional respecto al 2007.

Otro capítulo al que el presupuesto de la sección 17 viene dedicando especial atención cualitativamente, es el de la seguridad y salvamento marítimo. Este año estas políticas encuentran su eco en el capítulo 4, por subvenciones corrientes, y por inversiones en capítulo 7 y 8. Con las dotaciones al capítulo 4 por 117 millones, intentamos abordar en el fondo los gastos operativos. El crecimiento tan importante del 20 por ciento tiene por objetivo dar cobertura a la política de inversiones que desde el Plan nacional de salvamento marítimo se viene realizando. No solamente hay que acometer inversiones, sino que hay que garantizar que hay suministros, la mano de obra, etcétera, necesarios para que esos elementos estén operativos. Es decir, si los tres helicópteros o los tres aviones CASA tienen que operar hace falta más combustible, personas que lo piloten y hay que tener las bases estratégicas y logísticas de los equipos preparados y en condiciones de estar funcionando. En consecuencia, con las dotaciones que tiene Sasemar tanto por capítulo 4 como por capítulo 7 y 8, vemos que tiene un crecimiento global del 15 por ciento que le permite atender el Plan de seguridad y salvamento marítimo aprobado hace ya dos años.

Desde la sección 17 también me quiero referir a Renfe-Operadora, capítulo 4; tiene una dotación en transferencias corrientes y también en capítulo 8 como aportación patrimonial. Renfe-Operadora cuenta con una aportación de 585 millones, que va a compensar el déficit tarifario por la prestación de servicios de Cercanías y media distancia, conforme establece su contrato-programa. Por primera vez se consigue una reducción de la consignación del año anterior que era de 595 millones. En estos presupuestos de la sección 17 no tiene reflejo la absorción por parte del Estado de deuda de Renfe, que asciende a 81 millones y está contemplado en el artículo 52 del proyecto de Ley de Presupuestos para 2008. Esta absorción de deuda es consecuencia de la liquidación definitiva de las aportaciones a la extinta Renfe entre el 1 de enero de 2001 y el 31 de diciembre de 2004. Por último, en el capítulo 8 Renfe tiene una aportación patrimonial de 449 millones con el fin de

fortalecer financieramente a la operadora. Hay que recordar aquí que estas aportaciones son las obligaciones del Estado consignadas y recogidas en el contrato-programa firmado a principios de 2007. En consecuencia, en los presupuestos se encuentran las obligaciones correspondientes, por el importe establecido en el contrato-programa. ADIF, por las mismas circunstancias que he comentado en los términos del contrato-programa, tiene una aportación por el capítulo 8 que asciende a 1.352 millones de euros, con lo cual esta entidad va a alcanzar en 2008 un importe de 15.102 millones que servirá para dar cobertura a lo que ya he dicho y en los términos establecidos en el contrato-programa 2007-2010. Esto le va a permitir cumplir con sus objetivos y sus compromisos. Igual que en el caso de Renfe, extrapresupuestariamente —en el artículo 52 de la Ley de Presupuestos— hay una absorción de deuda de ADIF de 132,9 millones de euros en concepto de liquidación. Como ven ustedes, he estado refiriéndome en general a aportaciones, subvenciones, políticas subvencionadas, aportaciones de capital a empresas de grupo.

En materia de inversiones reales solamente haré unas precisiones porque voy a ser muy breve. Como en años anteriores este es el capítulo con más presupuesto de los del Ministerio de Fomento; representa el 44,15 por ciento del total de la sección 17 y su dotación asciende a 5.434 millones. Experimenta una tasa de variación del 4,1 por ciento. Sus dos principales componentes son, por una parte, la inversión directamente a efectuar por la Dirección General de Carreteras, que asciende a 3.706 millones de euros y, por otra, la inversión en ferrocarriles a efectuar por la propia Dirección General de Ferrocarriles, en la que hay que distinguir —como ya hemos hecho en años anteriores— entre inversión directa de la dirección general cuya dotación asciende a 789 millones de euros y la dotación a dicha dirección general de 832 millones para que pueda atender el mantenimiento de la red convencional del Estado a través de la encomienda a ADIF. Tengo que hacer dos precisiones en esta materia. En primer lugar, como SS.SS. conocen sobradamente, la inversión del capítulo 6 del Ministerio de Fomento no recoge más que una parte de la inversión total del mismo, aproximadamente un tercio del total. Esto es así porque la inversión en puertos se realiza a través de Puertos del Estado —las Autoridades Portuarias— y las inversiones en aeropuertos mediante AENA, en ambos casos con autofinanciación a través de sus tarifas e ingresos comerciales y sin reflejo en los Presupuestos Generales del Estado. En ferrocarriles, además de los datos de la Dirección General de Ferrocarriles, hay que tener en cuenta los datos de inversión de ADIF y, desde el pasado año, los de inversión de Seittsa en esta materia. En carreteras, a la inversión de la Dirección General de Carreteras, hay que añadir la llevada a cabo por Seittsa. En definitiva, para tomar en consideración la política de inversiones en infraestructuras y en el transporte es preciso analizar globalmente el ministerio y sus empresas. Los datos integrados desde esta óptica son los que ha ofrecido el

secretario de Estado y que ascienden a 17.909 millones de euros, con un incremento del 12,68 por ciento respecto del año 2007. La segunda cuestión a la que quería referirme es al Plan de rehabilitación de las autovías de primera generación. Como SS.SS. ya conocen, porque ha sido objeto de presentación en esta Cámara, el Plan de rehabilitación de las autovías de primera generación tiene como finalidad dotar a las carreteras radiales de los elementos de seguridad y de las condiciones técnicas que requieren unas infraestructuras por las que circula la mayor parte del tráfico rodante de nuestro país. El sistema utilizado para llevar a cabo este ambicioso plan ha sido el de concesión administrativa mediante peajes sombra a satisfacer por la Administración a lo largo de la vida de la concesión. Actualmente están en fase de adjudicación diez tramos y antes de finalizar el presente año comenzarán las primeras obras. El volumen previsto de ejecución de obra durante 2008 es de 671 millones de euros que, por el sistema de financiación utilizado, no tienen reflejo presupuestario en el anteproyecto que le presento y, sin embargo, son inversiones que tendrán su reflejo en el mapa territorial y que los ciudadanos percibirán.

Antes de pasar a las observaciones directamente vinculadas a la subsecretaría, quisiera hacerles partícipes de los nuevos proyectos del Ministerio de Fomento en materia de I+D+i para el sector de infraestructuras y transportes. Les recordaré brevemente que en los últimos años la participación del Ministerio de Fomento en el ámbito de la I+D+i ha consistido en financiar proyectos de investigación fundamentalmente en el ámbito público, también ha contribuido a financiar ayudas a programas piloto de movilidad sostenible, a financiar becas de investigación y actividades de divulgación. El resto del Grupo Fomento ha llevado a cabo una actividad que ha consistido básicamente en actuaciones individualizadas de generación de I+D+i para cubrir sus necesidades tecnológicas. Si esta ha sido hasta ahora la participación del Ministerio de Fomento en I+D+i quiero destacar que, con la aprobación del PEIT, ya se produjo una apuesta decidida por impulsar la investigación, el desarrollo y la innovación en el sector de infraestructuras y transportes porque en este mismo se contemplaba un esfuerzo económico a realizar del tenor de 2.040 millones de euros en el horizonte temporal del PEIT. Durante el año 2007, el Ministerio de Fomento ha trabajado coordinadamente con otros departamentos ministeriales en la confección del Plan nacional 2008-2011 que ha sido aprobado por el Consejo de Ministros el 14 de septiembre pasado. En este plan el Ministerio de Fomento ha participado activamente potenciando el diseño de instrumentos específicos para el sector de transportes e infraestructuras. Se ha dado un salto cualitativo considerable. El ministerio participa en los órganos de gestión de siete de los trece programas aprobados en el plan nacional. Uno de los cuatro pilares de la acción estratégica de energía y cambio climático es la línea de movilidad sostenible en

el transporte. Existe una acción sectorial específica de transportes e infraestructuras.

Para el impulso de todas las iniciativas, el Ministerio de Fomento ha elaborado un plan de I+D+i que será el marco de referencia en la política de I+D+i en transporte e infraestructuras. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** El plan del Grupo Fomento es el resultado de más de un año de trabajo de todos los departamentos y organismos públicos del ministerio. Además, se ha contado con aportaciones muy valiosas de las plataformas tecnológicas existentes y de las asociaciones empresariales del entorno. Asimismo, el plan recoge las líneas prioritarias de investigación para nuestro departamento que tiene incluidas el PEIT. Tiene vocación de globalidad e integración de todas las acciones de fomento y pretende coordinar e impulsar todas las actuaciones relativas al sector del transporte e infraestructuras con el objeto de mejorar la competitividad, impulsar la colaboración público-privada, coordinar las actuaciones de grupo, aumentar los recursos financieros dedicados a I+D+i, aumentar la presencia en los programas internacionales y convertir al Ministerio de Fomento en punto de referencia para actividades de I+D+i. Por todo ello, desde el punto de vista cuantitativo, hay que destacar la participación del departamento, que va a significar para 2008 que se multipliquen por siete las dotaciones presupuestarias del año 2007. El esfuerzo inversor va a alcanzar prácticamente los 100 millones de euros, pero el esfuerzo inversor no se detiene ahí; se seguirán apoyando los programas piloto reseñados, así como las actividades divulgativas, y por parte de los entes del Grupo Fomento continuarán las actuaciones que se venían desarrollando y las que puedan surgir en función de sus necesidades. Como consecuencia del esfuerzo realizado, he de decirles que las dos convocatorias recientemente celebradas han tenido un gran éxito de aceptación. Me refiero a la de ayudas para I+D+i, que, a pesar de haber sido convocada en pleno mes de agosto, ha recibido 88 proyectos y a la de los estudios de movilidad urbana, que ha tenido 182 peticiones. Para 2008, siguiendo la línea que les estoy adelantando, tengo que decirles que nuestras previsiones son las siguientes. Vamos a hacer convocatorias en planes de I+D+i sectoriales y de infraestructuras por importe de unos 150 millones de euros, con proyectos que van a durar de 24 a 48 meses, y vamos a participar a su vez en la convocatoria Energía y cambio climático, en la modalidad de innovación y movilidad e intermodalidad, para reducir consumos de CO<sub>2</sub>, por unos 60 millones de euros. La dimensión de las ayudas previstas puede alcanzar 1,5 millones de euros; en 2007, han sido 600.000 euros, máxima cantidad de subvención. La cofinanciación del sector privado está prevista que sea del tenor del 45 al 50 por ciento. Esto es, la nueva política de I+D+i del Ministerio de Fomento prevé movilizar recursos financieros del sector casi por 300 millones de euros en un año, en 2008. Con una previsión de crecimiento en torno al 16 por ciento —son las previsiones de los Presupuestos Generales del Estado en I+D+i—,

estamos en condiciones de decir que durante la próxima legislatura los programas de I+D+i del plan nacional, en los que Fomento va a participar, movilizarán recursos próximos a 2.000 millones de euros.

No sé cómo vamos de tiempo, señor presidente, pero no me voy a referir con detalle ahora mismo ni al Instituto Geográfico ni al Centro Nacional de Información Geográfica —si alguno de ustedes tiene interés en ello, ya lo abordaré— ni al importante avance que estamos teniendo en el desarrollo informático del ministerio. Sí voy a hacer referencia, si me lo permiten ustedes, al regulador postal y por último al 1 por ciento cultural del Ministerio de Fomento. En cuanto al regulador postal, saben ustedes que en la actualidad la Subsecretaría de Fomento ejerce el papel de regulador del sector postal en España. En línea con el proceso de liberalización del sector y a semejanza de lo que ya ocurre en otras economías, el Consejo de Ministros del 25 de marzo de 2005 tomó la decisión de poner en marcha un proyecto de creación de un organismo regulador independiente para el sector postal. Este mandato ha tenido cumplimiento ya con la elaboración del proyecto de Ley de creación de la comisión nacional del sector postal, que ha sido conocido y aprobado por esta Comisión y que en estos momentos, tras la aprobación del Senado el 24 de septiembre, se encuentra en trámite de publicación en el BOE. Seis meses tenemos ahora para desarrollar e implantar dicha Comisión. El aspecto más significativo de la Comisión Nacional del Sector Postal es que sea el organismo regulador del sector postal, cuyo objeto es contribuir a garantizar el correcto funcionamiento del mercado postal y en particular la prestación del servicio postal universal. Se configura como un organismo público con personalidad jurídica propia y plena capacidad de obrar, tendrá patrimonio propio e independiente del patrimonio del Estado y sus recursos estarán integrados por los bienes y valores que constituyan su patrimonio, por los ingresos derivados de la liquidación de las tasas que tengan por objeto la financiación de la comisión y por las transferencias que se efectúen en su caso con cargo a los Presupuestos Generales del Estado. Otro aspecto destacable en este campo es el que hace referencia a la determinación del coste neto del Servicio Postal Universal y su financiación pública. La Ley Postal y la normativa que la desarrolla establecen que el operador encargado de la prestación del Servicio Postal Universal, Correos, debe llevar una contabilidad analítica debidamente auditada y que el Ministerio de Fomento determinará el coste neto de la prestación del Servicio Postal Universal previa auditoría de las cuentas del operador encargado de dicha prestación. Pues bien, el acuerdo del Consejo de Ministros de 25 de febrero imponía al Ministerio de Fomento efectuar una auditoría a la contabilidad de costes del Servicio Postal Universal a presentar por Correos y Telégrafos, S.A. En los últimos años, tanto el Ministerio de Fomento como la sociedad Correos han venido trabajando para dar cumplimiento a los citados requerimientos y así estar en condiciones de

determinar la financiación que el Estado debe aportar para compensar la prestación del Servicio Postal Universal de acuerdo con los criterios y objetivos exigidos por la normativa vigente. Pues bien, con los trabajos efectuados por auditores externos, la Subsecretaría de Fomento emitirá próximamente una resolución en la que se van a validar por primera vez los resultados de la contabilidad analítica de Correos correspondientes al ejercicio 2005 y asimismo se va a determinar el coste neto o carga de la prestación del Servicio Postal Universal en el ejercicio 2005, que asciende a 221 millones de euros. Los dos hechos a los que me he referido, la creación de la comisión, su puesta en funcionamiento para 2008, y la auditoría de la contabilidad analítica del Servicio Postal Universal tienen su reflejo presupuestario. Por una parte, se consigna una dotación de 3,8 millones de euros como transferencia de capital a la Comisión Nacional del Sector Postal, que va a permitir atender los gastos de puesta en funcionamiento, ya que en el futuro contará con el régimen de autofinanciación al que me he referido a través de las tasas adscritas al servicio de supervisión; por otra, se asigna un nuevo reparto a las transferencias en favor de la sociedad Correos y Telégrafos, ajustado a los resultados del análisis de la contabilidad analítica. Les he dicho ya que por primera vez sabemos que el coste del Servicio Postal Universal de 2005 asciende a 221 millones, pero no les he dicho que, siendo el coste 221 millones, el déficit de este servicio postal es de 94 millones. Estos dos conceptos son los que ahora tienen reflejo presupuestario, es decir, es la primera vez que Correos recoge expresamente el déficit del coste del Servicio Postal Universal. Por último me voy a referir a las subvenciones. Simplemente quiero destacar una cosa y es que, dado que es el primer año que ocurre esto, la estructura del peso de los capítulos 4 y 7, aportaciones a Correos, es totalmente distinta a la de años anteriores.

Uno por ciento cultural. Presupuestariamente, esta política no encuentra más eco en el presupuesto que en el capítulo 7, transferencias de capital, por un importe de 2,4 millones de euros, cuyo objeto es tener una rúbrica abierta —una percha vengo diciendo yo— para conceder subvenciones a ayuntamientos y a organismos para la rehabilitación y la conservación del patrimonio histórico. No obstante, para tranquilidad de todos ustedes, les diré que para 2008 hay que prever que los importes destinados a subvenciones del uno por ciento cultural sigan la misma evolución prevista que la política de inversiones del ministerio, tal y como ha venido ocurriendo en ejercicios anteriores, es decir, que sea creciente respecto del año anterior. Durante 2007 hemos celebrado dos reuniones de la Comisión Mixta, compuesta por el Ministerio de Fomento y por el Ministerio de Cultura, donde con las retenciones a crédito correspondientes a las inversiones en infraestructuras del Ministerio de Fomento, se han aprobado 48 proyectos de subvención por un importe de 34.500.000 y dos proyectos de inversión por un importe de 10 millones.

Es decir, que llevamos, a día de la fecha, cincuenta proyectos aprobados, por un importe de 44,5 millones de euros. Esto nos va a permitir anunciar a SS.SS. que, tras la tercera reunión que todavía tenemos pendiente de celebrar este año, el total destinado por el Ministerio de Fomento va a superar los 50 millones de euros; estamos realizando un importante esfuerzo que se ha reflejado durante toda la legislatura. Estamos en condiciones de decir que en 2004 el importe subvencionado alcanzó los 13,6 millones de euros y que en los tres años siguientes, 2005, 2006 y 2007, en todos ellos hemos superado los 40 millones de euros. Los recursos destinados en 2007 representan el 371 por ciento de los de 2004. En esta legislatura, sin consignar los recursos del primer trimestre de 2008, hemos rebasado la cifra de los 150 millones de euros, y hemos llevado a cabo importantes cambios cualitativos, como el establecimiento de los convenios plurianuales y la práctica de cofinanciación con otras administraciones, que han redundado en mayores garantías para los beneficiarios titulares del patrimonio histórico-cultural español y en un decidido impulso a la política de conservación y rehabilitación del mismo mediante la inversión en infraestructuras.

Señorías, presidente, con esto termino, pero yo quiero reiterar, por la parte que me compete, con mi colega, el secretario de Estado, que efectivamente los presupuestos de Fomento de 2008 son unos presupuestos que apuestan por unas infraestructuras, que contribuyen al reequilibrio territorial, que suponen un impulso decidido a la intermodalidad con un respeto escrupuloso a la sostenibilidad ambiental y que, por supuesto, contribuyen a incrementar la productividad de los factores, que contribuyen al crecimiento económico y a la modernización de nuestro país. Es decir, que son unos muy buenos presupuestos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, en primer lugar, el señor Andreu, portavoz de Esquerra Republicana de Cataluña.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Señor presidente, señora subsecretaria, señores diputados, en primer lugar quiero pedir excusas por mi tardanza en llegar a la comparecencia, pero he de decir que ha sido debida a otros menesteres parlamentarios, que no ha sido culpa del Ministerio de Fomento, he venido en AVE y ha llegado puntualísimo a la estación de Atocha.

Tengo que reconocer que en estos presupuestos, en referencia a Cataluña, la dotación para aeropuertos, sobre todo con el gran desarrollo del aeropuerto de El Prat, también los de Girona y Reus, así como en el tema de puertos y en el tema de ADIF, hay un gran esfuerzo inversor, por lo que tengo que juzgarlo favorablemente. Sin embargo, hay dos temas en los que querría hacer hincapié, uno es el de Cercanías. La ejecución presupuestaria de Cercanías que se introdujo vía enmiendas en el presupuesto de 2007 no se ha cumplido; en la red convencional, cuya partida estaba muy baja presupuestariamente, tampoco se ha hecho el esfuerzo que creemos

que se requería. En carreteras le pondré un ejemplo —no quiero decir que todo sea así, pero me gustaría que, si no tengo razón, usted o, a lo largo de las comparecencias de hoy, otros comparecientes, me lo desmintieran— relativo las inversiones de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre. Estas eran una de las obras estrella en el presupuesto de 2007 para Cataluña. En lo referente a la provincia de Barcelona, teníamos los tres tramos: Villadecavalls-Terrassa, Olesa de Montserrat, Abrera, lo que se viene denominando el cuarto cinturón, con una inversión por parte de Seittsa de más de 30 millones de euros. La inversión presupuestaria en el mes actual no llega al 5 por ciento y no creo que se supere a final de año el 10 por ciento. En Girona han cumplido el cien por cien del presupuesto porque no había nada, y como no se ha hecho nada, es el cien. En Lleida, la inversión presupuestaria cero, cero; no se ha realizado nada, y en Tarragona, que era una de las grandes actuaciones concretamente Tarragona-Valls, con 50 millones de euros, la inversión en carreteras más grande que había para Cataluña, en este momento la ejecución presupuestaria es de cero y no creo que a final de año logremos superar el uno por ciento.

En carreteras le podría poner algunos ejemplos, ya digo que estoy extrapolando, que esto no es la generalización. Una de las obras estrella que teníamos es la variante de Vallirana, con 28 millones de euros, no sé cuánto se gastaron en una cuestión que se anunció dos días antes de las elecciones municipales con el diputado señor Duran de que se volvían a iniciar las obras, pero la realidad es que en este momento no está trabajando nadie, no sé si poner allí una máquina costó un 0,01 de lo que estaba predestinado. También está la variante de L'Aldea, también de inversión cero y seguramente vamos a acabar el año con inversión cero. Ya he dicho que hago una extrapolación de datos pero muchas veces, y me temo que aquí suceda igual, nos encontramos con un presupuesto que al final hacemos cuadrar en el tanto por ciento de recursos destinados a Cataluña pero que después su ejecución presupuestaria está en realidad muy por debajo, sobre todo, quiero repetirlo, en cuanto al tren convencional, cercanías y carreteras, aunque tengo que reconocer el esfuerzo de Puertos, de AENA y de ADIF. Me gustaría, lejos de la bronca que es tan habitual en esta Comisión últimamente pero que después por arte de magia se diluye y queda con acuerdos aunque sean hoscos pero acuerdos, que me pudieran responder sobre estos ejemplos que no son el todo que he preguntado.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Merino, portavoz del Grupo Popular.

El señor **MERINO LÓPEZ**: Lamento profundamente que no hayan estado el señor Morlán y el señor De la Encina para haber escuchado la intervención del portavoz de Esquerra Republicana de Cataluña, que viene a confirmar lo que habíamos dicho en nuestra intervención con el secretario de Estado. A la señora

subsecretaria le voy a hacer preguntas muy concretas para, como ella misma ha reconocido, en las posteriores comparecencias entrar más en los detalles que a ella tampoco le competen. Ha hecho una serie de comentarios que me gustaría que me aclarara porque habla del sistema de peaje sombra y ha dicho que eran unos diez tramos, estoy hablando de memoria, y que eso no tenía reflejo presupuestario en el Ministerio de Fomento, entonces me gustaría saber cómo queda eso reflejado, si en alguna empresa del grupo o cómo se controla ese aspecto en el presupuesto. Luego ha reconocido que hay un decrecimiento en ADIF, en Puertos y en Renfe-Operadora, en el caso concreto de ADIF ha dicho que es de 2,5 puntos, nos gustaría que nos explicara por qué hay ese decrecimiento. Luego ha hablado usted del I+D+i referido al Grupo Fomento, como tal, y ha dado una valoración de unos 100 millones de euros en I+D+i y quisiera saber si esos 100 millones de euros están desglosados por empresas o está todo agrupado como una sola actuación de todo el Grupo Fomento y del propio ministerio. Quisiera que usted me informara sobre si en el presupuesto de 2008 está previsto el inicio de autopistas de peaje o de financiación, con el sistema alemán, en alguno de los tramos de alguna autovía o de alguna autopista. No tengo más preguntas para la señora subsecretaria.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Torres, tiene S.S. la palabra en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Bienvenida, señora subsecretaria, a la Comisión.

La verdad es que durante una comparecencia de la subsecretaria del ministerio que, como todo el mundo sabe, es la responsable directa de la ejecución y de la elaboración del presupuesto, a lo mejor no es el momento para discutir algunas cosas que se han dicho, pero no puedo olvidar que en la anterior intervención, que también era de presupuestos, el portavoz del Grupo Parlamentario Popular ha dicho que hay gobiernos que planifican y gobiernos que cortan las cintas; él lo sabe bien. La planificación que hizo el Gobierno del Partido Popular con respecto a las infraestructuras españolas estaba resumida en dos folios, en ambos figuraba el mapa de España, en uno de ellos había unas rayas indicando autovías y carreteras y en el otro, otras rayas indicando líneas de ferrocarril. Esa fue la planificación que se hizo, pero como no estaba sujeto a ningún plan, no hubo tampoco ningún acuerdo por el Consejo de Ministros ni nada que sustentara eso.

Es verdad que hay gobiernos que planifican y gobiernos que cortan las cintas. Por ejemplo, este presupuesto que hoy estamos debatiendo, como todos los anteriores de este Gobierno, está basado en un riguroso estudio, cuya realización por expertos, costó prácticamente un año, en el que intervino muchísima gente, prácticamente todo el país, y que se llama el Plan estratégico de infraestructuras y transporte, el famoso PEIT,

y sobre el cual, de acuerdo con sus prioridades, redactan los Presupuestos Generales del Estado, año a año, por este Gobierno. Por tanto, estos presupuestos responden a las prioridades del PEIT, como no podía ser de otra manera; prioridades que van en la línea de la seguridad, del mantenimiento y de la conservación de las infraestructuras, de darle un especial impulso al ferrocarril —recordemos que el PEIT apostó claramente por el ferrocarril como primera prioridad—, de atención a los territorios no peninsulares y de impulso a la movilidad urbana. Estas son las prioridades que contempla este presupuesto.

Este presupuesto tiene unas inversiones, por todos los conceptos, de 19.791 millones de euros, que son, nada más y nada menos, que 3.114 millones de euros de incremento, es decir, un 18,7 por ciento más. Estoy hablando del capítulo 6 más empresas, de subvenciones y convenios, de inversiones en autovías de primera generación y de los convenios de Seittsa; de todos esos conceptos estoy hablando. Este presupuesto responde a una planificación y no responde al afán de cortar cintas. Al señor Ayala seguramente le traicionó el subconsciente, porque estaba recordando que el señor Aznar cortó la cinta de la autovía de Valencia cuando no llevaba todavía un mes de presidente del Gobierno, y cortó la cinta de la autovía de Valencia, que evidentemente él no había hecho. Sin embargo esto es así en las infraestructuras. Ya lo decía también nuestro portavoz, el señor De la Encina, unos gobiernos planifican y realizan obras y otros gobiernos, aparte de hacer esto también, cortan las cintas de las obras que los otros no han podido acabar, pero esto es lo lógico porque cuesta mucho tiempo realizar las grandes infraestructuras.

Otra de las cosas que es importante reseñar es el esfuerzo que este presupuesto está realizando en todo lo que tiene que ver con la conservación de las infraestructuras existentes. Por ejemplo, en carreteras, recuerdo muy bien cuando le decíamos al Gobierno del Partido Popular que debería invertir algo más en conservar las carreteras, porque las había dejado tan de la mano de Dios —por decirlo de una manera coloquial— que más del 43 por ciento de las carreteras españolas estaban en una situación de deterioro, de un deterioro tal que yo mismo me llegué a plantear abandonar la carretera que habitualmente recorro para venir desde Teruel a Madrid y venir a Madrid por otro sitio, porque la N-211, que es a la carretera que me refiero, que va desde Alcolea del Pinar hasta el Mediterráneo, estaba en tal situación de abandono durante los ocho años del Gobierno del Partido Popular, que prácticamente ya no era posible pasar con los coches por ahí sin tener un peligro real. Recuerdo que a los tres meses escasos de tomar posesión el actual presidente del Gobierno, don José Luis Rodríguez Zapatero, estaban trabajando las máquinas en esa carretera, mediante un plan especial y urgente de mantenimiento y conservación que el Ministerio de Fomento puso en marcha, estaban asfaltando la carretera y dejándola en las condiciones en las que está ahora, que está

en unas condiciones magníficas. Estas son las diferencias, sin duda importantes, entre unos y otros. El Partido Popular estaba por debajo del 1 por ciento en el gasto en conservación y el actual Gobierno está en el 1,82, prácticamente en el 2 por ciento, que es donde hay que estar para que la conservación se mantenga.

Por ir acabando rápidamente, quiero decir simplemente que este presupuesto apuesta, como decía antes, por el ferrocarril, invirtiendo más de 8.000 millones de euros, creciendo un 5 por ciento; por la carretera, con un incremento del 37,4 por ciento, 6.200 millones de inversión; por los puertos, con un crecimiento del 31,8 por ciento en la inversión, 1.958 millones de euros; por los aeropuertos, con un 24,9 de aumento, 2.565 millones, y por otras inversiones, con un 7,2 por ciento, 912 millones en total; esto hacen los 19.791 millones. De acuerdo con lo que dice el PEIT, el ferrocarril se lleva la principal parte de la tarta, un 41 por ciento; carreteras un 31 por ciento; puertos, 10 por ciento; aeropuertos, 13 y otros, 5 por ciento. ¿Esto qué significa? Acabo ya rápidamente, señor presidente. Esto significa que en la legislatura actual, desde 2004 hasta 2008, la inversión de los presupuestos del Ministerio de Fomento, capítulo 6 más empresas del propio grupo, ha crecido en 5.212 millones de euros, es decir, un 41 por ciento y que la evolución, legislatura a legislatura, del año 2001 al 2004 —legislatura del Partido Popular—, 41.412 millones de euros, y del año 2005 al 2008, —legislatura del Partido Socialista—, 62.300, es decir, el crecimiento ha sido nada más y nada menos que de 20.888 millones de euros de inversión, mayor en la legislatura del PSOE que en la legislatura del PP, con un aumento del 50 por ciento. Esto viene a corroborar lo que el secretario de Estado ha comentado en su primera intervención y lo que también ha dicho la subsecretaria de Fomento en la suya de ahora.

Termino comentando que respecto a las autovías, con un incremento de 531 millones de euros y una tasa del 14,1 por ciento, va a suponer que se van a iniciar obras en 330 kilómetros —nuevos kilómetros de autovía—, que se va a continuar con las iniciadas y que se van a poner en servicio 577 kilómetros nuevos de autovía en el próximo año. Por tanto, al final de 2008 tendremos casi los 2.300 kilómetros de autovías puestos en servicio. Me parece que esto es bastante importante y creo que los Presupuestos Generales del Estado para 2008 se defienden por sí mismos y no es necesario esforzarse demasiado. Quiero resaltar mi satisfacción por la creación de la Comisión Nacional del Sector Postal y por que, por primera vez, efectivamente, se transfiera a Correos y Telégrafos el coste real del Servicio Postal Universal.

Era una demanda de Correos, en la que tenía razón y a la que no se respondía. Es una situación que se ha podido resolver gracias a la creación de la contabilidad analítica en Correos, que no existía antes. El año pasado, la subvención a Correos para pagar el Servicio Postal Universal fue de 1.053.000 euros, y este año es de 37

millones de euros. Celebro que esto sea así, porque responde a la defensa de Correos, pero sobre todo a la defensa de la buena prestación del servicio. Ahora, efectivamente, lo que hay que hacer es lo que ya está haciendo este Gobierno, exigir a Correos que mejore día a día la calidad del servicio prestado.

En nombre del Grupo Socialista quiero expresar nuestra satisfacción por el presupuesto para el año 2008 y nuestra tranquilidad porque no hace falta esforzarse mucho para explicarlo. Cualquiera que se tome la molestia de leerlo, verá que responde a los criterios del PEIT y a los criterios de mejorar cada día más la competitividad de nuestro país. Por tanto, doy la enhorabuena a la señora subsecretaria, por la parte que le toca, y también al ministerio.

El señor **PRESIDENTE**: Señora subsecretaria, tiene la palabra para contestar a las observaciones que le han sido formuladas.

La señora **SUBSECRETARIA DE FOMENTO** (Vivanco Bustos): Con el permiso de la Presidencia, voy a contestar a las preguntas directamente formuladas y a las que el secretario me ha trasladado previamente.

En primer lugar, por el orden de las intervenciones, voy a contestar al señor Andreu. Las observaciones que me ha planteado se las tengo que trasladar a la secretaria general de Infraestructuras que me va a suceder en el uso de la palabra. Sobre las inversiones y su grado de cumplimiento en cercanías, carreteras, red convencional y papel de Seittsa en Cataluña, le puede responder mucho mejor que yo la secretaria general de Infraestructuras, que está ahí y cuya intervención sucederá a la mía. El grado de ejecución, como ha sido abordado por unos y por otros, lo voy a dejar para el final.

En segundo lugar, voy a responder a las preguntas del señor Merino. Me ha preguntado sobre el reflejo presupuestario de las autovías de primera generación. Ahora mismo me pilla usted en un renuncio. No sé si es una cantidad simbólica de cara a 2008, 7 u 8 millones o ninguno. Lo que le he querido decir es que hay una realidad que tenemos que contemplar como una inversión que se va a producir en territorio nacional, que los ciudadanos van a percibir y que va a estar territorializada por todas las zonas en las que la autovías de primera generación se van a mejorar y a desarrollar. Esa inversión, que va a ser efectuada por las concesionarias, en los tramos que se van a licitar está cuantificada en alrededor de 670 millones, como le he dicho anteriormente. Este es el reflejo. En 2008-2009, la parte presupuestaria será insignificante, porque la inversión que aparece es extrapresupuestaria, pues será llevada a cabo por el concesionario. Cuando las autovías estén terminadas y en funcionamiento, la Administración, vía canon, empezará a pagar a las concesionarias, y esos pagos sí que aparecerán en los presupuestos correspondientes. En esta línea le diré que no hay ningún método alemán nuevo previsto para 2008. Me imagino que habrá algún pago

previsto pendiente de 2005. Autopistas de peajes adicionales, no me constan. Ahora le reitera la pregunta a la secretaria general de Infraestructuras, que se la contestará con mucha mayor precisión que yo.

Respecto a ADIF, el señor Merino ha interpretado que pierde peso. Eso es algo muy mecánico. Se lo voy a explicar. El conjunto de las inversiones del ministerio, sean 100 ó 19, es el peso que tienen el ministerio en sí y las empresas del grupo. Este año hay dos empresas que tienen un papel inversor importantísimo, como le he precisado en mi referencia a las inversiones. Me parece que, en su anexo de inversiones, AENA tiene más de 2.000 millones de inversión este año. Esto tiene un reflejo inversor importante. Hace un esfuerzo mayor que el de ADIF, sin que el esfuerzo inversor de ADIF deje de ser importante. Por tanto, AENA gana posiciones respecto a ADIF y a la inversa. El año que viene puede pasar de otra manera, porque estas empresas públicas tienen sus propios presupuestos; una parte depende de los Presupuestos Generales del Estado, pero otra no depende de ellos. Va a ser el conjunto de sus recursos propios, como el endeudamiento o el conjunto de variables, el que les va a permitir tener el ritmo de inversiones que crean conveniente y necesario para los planes de inversión que tienen establecidos. Esto es lo que les puedo decir en relación con el peso de unas empresas respecto a otras dentro del grupo.

Se ha preguntado qué pasa con el capítulo 8 del ministerio. Esa pregunta es parecida a una duda que se planteaba el otro día en *Expansión*, que iba dirigida a Solbes, parece la segunda parte de la pregunta. Si analizamos el capítulo 8 del presupuesto, podremos ver con todo detalle adónde va y para qué se utiliza. Está claro. Si estudiamos el capítulo 8, que asciende a 4.417 millones, vemos que el principal destinatario de sus aportaciones, 2.450 millones, es Seittsa (Sociedad Estatal de Transporte Terrestre). Estas aportaciones van a servir para que Seittsa pueda atender las inversiones en carreteras y ferrocarriles que el Estado le ha encomendado. A su vez, tenemos otras importantes aportaciones patrimoniales. Para ADIF, 1.352 millones, que es la cifra establecida en su propio contrato-programa. Luego, si para el contrato-programa que tiene suscrito hasta 2010 el año pasado tenía previstos 1.204 millones, este año tiene previstos 1.352. En las mismas condiciones de contrato-programa está Renfe-Operadora, que tiene 449 millones. Aquí tenemos ya el 90 por ciento del total del capítulo 8, luego el capítulo 8 está claro y transparente. Son las aportaciones patrimoniales para que las empresas del Grupo Fomento puedan llevar a cabo sus políticas de infraestructuras. Está claro que en la medida en que las empresas tienen más peso, el ministerio lo pierde. Eso, desde el punto de vista del capítulo 8.

En cuanto a ejecución, me voy a referir a la ejecución del ministerio: ministerio, secciones, capítulos. Como todos los años hablamos de ejecución, el año pasado le debí contar los datos de ejecución de 2005. Este año me voy a referir a los datos de ejecución de 2006. El secre-

tario de Estado decía antes que el grado de ejecución de 2006 era del 98,5 por ciento. Debemos precisar que ese 98,5 por ciento corresponde al capítulo 6, aunque de todas maneras el conjunto del ministerio tuvo un 97,32 por ciento, que mejoraba el del año pasado en casi cuatro puntos. Esto respecto a la ejecución a final de año, ejercicio 2006. Este año vamos como todos los años, en el sentido de que estamos en octubre y que para diciembre cabe predecir unos niveles de ejecución equivalentes a los de 2006. Respecto a los grados de ejecución concretos, territorializados por comunidades —Cataluña—, por provincias o por modos o submodos, porque es por cercanías o por conservación o por mantenimiento de la red del Estado, los titulares de esos negociados le podrán responder mucho mejor que yo. De todas formas, creo que la ejecución hay que verla de una manera globalizada porque está bien que, a veces, nos pongamos muy contentos de que se ejecute más en unas provincias, pero hay que saber que en otras se ejecuta menos; y hay muchos factores que hacen necesaria esa flexibilidad que se ha de tener en cuenta en la ejecución.

No sé si habré tenido algún lapsus. Les pido disculpas si me he olvidado de algo.

Quiero agradecerle al señor Torres el reconocimiento por el esfuerzo hecho en el sector postal. Por supuesto que estamos trabajando por la calidad. Además creo que se tendrá que imponer, porque la semana pasada el Consejo de Ministros de Luxemburgo ya ha acordado la liberalización a partir de 2010 y creo que hay que estar en condiciones de prestar el servicio con calidad.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora subsecretaria, a quien despedimos al finalizar su comparecencia.

— **DE LA SEÑORA SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTA DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITSA (CRUZ VILLALÓN). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (números de expedientes 212/001714, 212/001723, 212/001715 y 212/001716), SOCIALISTA DEL CONGRESO (número de expediente 212/001798) Y MIXTO (números de expedientes 212/001671, 212/001672 y 212/001673) Y ESQUERRA REPUBLICANA (ERC) (números de expedientes 212/001834 y 212/001835).**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación comparece la señora secretaria general de Infraestructuras, que además es presidenta de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre, Sociedad Anónima. Como saben, el formato a partir de este momento establece que no habrá intervención inicial de la señora secretaria general sino que pasaremos directamente a los turnos de preguntas o de observaciones que quieran hacer

los grupos parlamentarios. Veo que se ha incorporado la señora Fernández del Grupo Parlamentario Mixto y me imagino que querrá hacer S.S. uso de la palabra. Tiene usted la palabra para formular las preguntas y observaciones que desee a la secretaria general.

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA**: Quiero agradecer también la comparecencia de la secretaria general de Infraestructuras porque, efectivamente, nosotros tenemos necesidad de plantear algunas preguntas debido a que en la observación y el estudio de la propuesta de presupuestos que nos presenta el Gobierno encontramos que hay unas partidas que podemos definir como generalistas, que facilitan una discrecionalidad, desde nuestro punto de vista importante, tanto en lo que se refiere al tren de alta velocidad o el eje atlántico como a las carreteras. Hacemos mención de estas cuestiones porque —de acuerdo a cómo está organizado el debate— entendemos que es a la secretaria general a quien le tenemos que hacer estas preguntas.

Dado que tenemos necesidad de conocer cuestiones concretas, una de ellas es si efectivamente está garantizado que se vaya a acabar el acceso al puerto exterior de Ferrol en 2008 y, si es así, exactamente en qué momento, ya que hay una inversión de 34 millones de euros para este ejercicio 2008. También queremos saber si, tal como se planificó la inversión, es posible que se inicien obras en este año 2007 en la tercera ronda de A Coruña-As Lonzas-Zapateira, en la A-6, en qué situación está la variante de A Estrada, en la N-640, y cuál es la finalidad de la partida de 005.000 euros. Asimismo, en qué tramo de la autopista Santiago-Lugo comenzarán las obras, tal y como se planificó la inversión que se contempla en el presupuesto presentado por el Gobierno.

En relación con la provincia de Pontevedra, hay otras cuestiones que también nos preocupan y son, entre otras, las previsiones que se hacen en relación con la A-57, de 100.000 euros, en diferentes tramos, que en conjunto son aproximadamente 5.000 euros y que entendemos que se refieren al estudio de la obra en estos trazados. Nos gustaría saber —en la medida en que entendemos que esto es una infraestructura muy anunciada tanto por el Gobierno central como por la propia Xunta de Galicia y que además se da como alternativa al colapso de tráfico con que estos momentos cuenta en la AP-9—, teniendo en cuenta que en el año 2007 también se contemplaban partidas para estudios de diferentes tramos del trazado, si hay previsión de que esos estudios finalicen en el año 2008 y si el Gobierno ya tiene prevista una fecha de inicio de las obras como tal.

Otra cuestión en relación con la A-57, que nos preocupa porque es de extrema necesidad dadas las características viarias que tenemos sobre todo en el entorno de la ciudad de Vigo y la comunicación con el aeropuerto, es la conexión con el aeropuerto. Le agradeceríamos que nos explicara, para que lo pudiéramos entender, la razón de por qué en la propuesta de presupuestos que presenta el Gobierno no hay ninguna partida

relacionada con la circunvalación de Pontevedra, cuando sí se contemplaba en el año 2007. En este momento, según nuestras noticias, está en exposición pública el estudio de impacto ambiental y por lo tanto nos sorprende que no haya ninguna partida para esta infraestructura.

Esto, señora secretaria general, es en relación con las carreteras, pero evidentemente, y por lo que dije inicialmente —por la discrecionalidad con que se contemplan las partidas—, tenemos preocupaciones con los trazados y la aceleración de las obras del eje atlántico, por un lado, y del tren de alta velocidad por otro. De ahí que nos gustaría saber qué obras del eje atlántico se van a ejecutar con cargo a la partida de 84 millones de euros que figuran en los presupuestos para la provincia de A Coruña y cuáles con los 71 millones que figuran para la provincia de Pontevedra. Si se puede invertir más dinero en el eixo atlántico para acelerar las obras entre Pontevedra y Vigo, cuestión que sí se consiguió en el año 2007, en el que, afortunadamente, hubo una aceleración además de una concreción en lo que se conoce como salida sur.

En el caso del tren de alta velocidad y en lo que se refiere a la partida 18,91 millones, que consta como Medina-Zamora-Lubián-Ourense, nos gustaría saber de qué trazados estaríamos hablando. Nos gustaría saber si existe alguna posibilidad de que comiencen algunas obras en el tramo de Galicia en 2008 si se aumentase la inversión. Asimismo, nos gustaría saber si está claro que la inversión así territorializada corresponde al tramo Lubián-Ourense. Nos referimos a esta partida de 18,91 millones que, como decía antes, consta como Medina-Zamora-Lubián-Ourense. Quisiéramos saber si, efectivamente, corresponde al tramo Lubián-Ourense. Me gustaría que nos aclarara respecto de los 260.000 euros para el tramo Ferrol-A Coruña qué destino tienen, para qué son. Esto es en el tramo del eixo atlántico para el caso de Ferrol-A Coruña. Queremos conocer también cuál es la situación del subtramo Uxes-Betanzos y del Betanzos-Ferrol. Tal y como va el ritmo de ejecución de las obras del tren de alta velocidad Ourense-Santiago, ¿cuándo estarán acabadas la plataforma y la vía? Esta pregunta, señora secretaria general, va referida a la sociedad que se encarga de construir esta línea, Seittsa y, según creemos, es una pregunta que le tenemos que hacer a usted. En definitiva, son unas preguntas lógicas teniendo en cuenta cómo se reflejan las partidas presupuestarias en las propuestas que ustedes nos hacen, planteadas de manera genérica, sin concretar. Espero no haber ido muy deprisa y que haya podido tomar nota.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Ayala, tiene S.S. la palabra en nombre del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Bienvenida, señora secretaria general de Infraestructuras y presidenta de Seittsa. Yo me voy a referir fundamentalmente al tema de carreteras y Seittsa, por cuanto van a comparecer los

presidentes de ADIF y Renfe Operadora para el tema ferroviario. En primer lugar, extraña a mi grupo que Seittsa tenga actuaciones también en ferrocarril; como quiera que ADIF parece que es el organismo adecuado para ejecutar las obras ferroviarias, es extraño que se le hayan encomendado a Seittsa, que en principio parecía que tenía que estar dedicada más a carreteras. Me gustaría saber cuál es el criterio de adjudicación de obras ferroviarias a Seittsa que no correspondan a ADIF. En segundo lugar, cuáles son los criterios que van a permitir en su momento que Seittsa tenga unos ingresos comerciales que la justifiquen desde el punto de vista de los capitales que utiliza. Fíjese —y es la siguiente pregunta que le hago— que, según el proyecto de Ley de Presupuestos, Seittsa va a ejecutar 2.791,4 millones de euros, de los cuales percibe, por capítulo 8, 2.450. Es decir, que casi la totalidad —el noventa y tantos por ciento— de lo que supuestamente va a invertir en el año 2008 lo tiene como aportación y como adquisición de acciones y participación del sector público, que es como corresponde en la partida, lo cual parece que casa difícilmente con el porcentaje de destino a ejecución de obra.

En contra de lo que se ha dicho aquí hasta ahora, que parece que nosotros hacemos nuestro propio cálculo de cuáles son las inversiones del Estado, todas las cifras las sacamos de la información que viene del Gobierno, y la ejecución del año 2006 de Seittsa con respecto al presupuesto fue del treinta y tantos por ciento, dejando sin ejecutarse el 67 por ciento, lo que supone dejar de invertir bastante dinero. La previsión de ejecución que ustedes han plasmado en el presupuesto de 2008 correspondiente a 2007 dice que se va a dejar de invertir el 25,6 por ciento, es decir, que van a ejecutar el 74 por ciento, lo cual extraña si todo el dinero procede del capítulo 8, porque parece ser que puede hacerse una operación de maquillaje de la inversión en lo que se denomina Grupo Fomento. Esa es una pregunta que nos gustaría poder descifrar.

Si analizamos regionalizadamente la ejecución presupuestaria y posteriormente la adscripción presupuestaria para el año que viene, vemos cosas tan significativas como que, mientras la falta de ejecución de todo el presupuesto en el global de España es del 25,6 por ciento, sin embargo en Cantabria se va a dejar de invertir el 84,20, en Castilla y León el 74,7, en la Comunidad Valenciana el 43,8 y en la Comunidad de Madrid el 42,02 por ciento. Debe haber una explicación para que estas comunidades sean las que menos ejecución presupuestaria tienen de una empresa como Seittsa, que además tiene una facilidad para la contratación y para la disposición de fondos a la hora de ejecutar presupuestos que lo hace difícil de entender. Si comparamos esa falta de inversión con la regionalización de las inversiones del año 2008, nos encontramos —me imagino que habrá una explicación— con que Andalucía sufre un incremento del 144,2 por ciento con respecto al año pasado, Castilla-La Mancha del 141 por ciento y el País Vasco del 138,45. Por el contrario, Galicia tiene el 5,39 por ciento menos,

Murcia —cuya ejecución no es que sea una maravilla en este año, pero no he querido hacer referencia expresa a ella porque es mi tierra— el 33 por ciento menos, Navarra el 53,11 por ciento menos y La Rioja el 60,74 por ciento menos. Entre las comunidades que tienen un incremento superior al cien por cien, hasta 144, y las que tienen un decremento que incluso llega al 60 por ciento, me gustaría que usted me explicara los criterios de vertebración territorial y de equilibrio entre las adjudicaciones presupuestarias a esta sociedad.

En cuanto a carreteras, que también es su responsabilidad, parece —son datos que dimanan del presupuesto, página 257 del informe económico financiero— que Seittsa va a dedicar 1.196,67 millones de euros a carreteras, lo cual supone casi un 15 por ciento menos que el año pasado. Sí nos leemos los presupuestos, a pesar de que se diga que no, y esta es la mejor demostración: página 257, 1.196,67 millones de euros —es muy fácil decir que uno no lee las cosas y luego demostrar que sí las lee—, el 15 por ciento menos que el año pasado. Por tanto, la inversión total en carreteras, a pesar de lo que ha dicho el secretario de Estado, según nuestras cifras, que, insisto, son sacadas del presupuesto, se queda a la par de la inversión del año pasado. Entendemos que difícilmente van a poder conseguirse las finalidades que se consignan en el PEIT, y nuestra crítica está fundamentada en que vemos que el plan extraordinario de carreteras no está teniendo la respuesta que parecía necesaria en cuanto a las licitaciones y que los incrementos presupuestarios no son tales. Por consiguiente, con independencia de que le haremos llegar preguntas concretas, nos parecía oportuno que las preguntas que le hiciéramos a usted fueran relacionadas con la globalidad del presupuesto.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: En el mismo sentido que ha intervenido el portavoz del Grupo Popular, que ha planteado cuestiones sobre Seittsa y carreteras, este portavoz va a hacer lo propio. En primer lugar, señor Ayala, nuestro grupo entiende que Seittsa, la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre, es una sociedad anónima mercantil, con la particularidad de que el Estado... **(El señor Ayala Sánchez: A mí no me tiene que responder.)** Se lo digo por la pregunta que usted plantea. **(El señor Ayala Sánchez: Yo se lo planteo a ella, no a usted.)** Yo no le he interrumpido.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, no entren en diálogo entre ustedes. Señor Ayala, deje usted que el señor De la Encina utilice su tiempo.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Me ha extrañado la pregunta, y cuando termine quizá entienda lo que quiero decir. Le decía que Seittsa es una sociedad anónima

mercantil con la particularidad de que el Estado es el propietario de la totalidad de las acciones, y esto supone que la junta general está representada por la Dirección General de Patrimonio del Estado, el consejo de administración por los altos cargos de la Administración General del Estado y la secretaria general de Infraestructuras, como tal, es la presidenta. El objetivo de esta sociedad es la promoción y el desarrollo de todas las infraestructuras de transporte en el ámbito nacional y para todos los medios de transporte. Incluso tiene capacidad —me imagino que se debería saber— para intervenir en infraestructuras terrestres, incluidos los accesos a los puertos y aeropuertos y los centros de transporte. Por lo tanto, es lógico que Seittsa destine inversiones a ferrocarriles aunque a usted le extrañe. Aclarado ese extremo que no tiene ninguna duda y ante la percepción que obtengo de alguna de las preguntas que se han hecho, me gustaría —para aclarar estas posibles confusiones de todos y me incluyo— que la secretaria general de Infraestructuras nos dijera en su primera intervención, cuáles son las fuentes de financiación de Seittsa que se contemplan en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2008.

En segundo lugar, en cuanto a las carreteras, voy a referirme primeramente al programa 453.B de creación de infraestructuras, cuyo objetivo estratégico-operativo es aumentar la seguridad en los desplazamientos de la red de carreteras del Estado y mejorar la movilidad de los desplazamientos. Para conseguir esos objetivos hay que llevar adelante acondicionamientos de carreteras convencionales y actuaciones en medio urbano. Concretamente le pregunto: ¿Cómo quedan contempladas en los presupuestos esas actuaciones de acondicionamiento de carreteras convencionales y actuaciones en medios urbanos?

Respecto al programa 453.C de conservación y de explotación, debo decir, como cuestión previa, que las carreteras, al igual que ocurre con otras infraestructuras, se van degradando con el paso del tiempo, van perdiendo características que hacen que se tengan que restituir en lo posible a la situación inicial para que no queden como quedaron en el pasado anterior, al que no voy a hacer ninguna referencia, pero que cada uno aplique a qué pasado me refiero. Este Gobierno, creo que con un acierto y una felicitación que le traslado desde este grupo Parlamentario, en sus presupuestos ha realizado desde el primer día un intenso ejercicio de inversión para adecuar nuestras carreteras a las necesidades que demandaban nuestros ciudadanos que es, entre otras, la de la seguridad. De ahí que en el plan de conservación para este año 2008 se prevea —si mis datos no son erróneos— 1.154 millones de euros, lo que supone un incremento del 8,8 por ciento, que se acumula al notable incremento de los años 2005 y 2006, que fue del 18,8 y del 28,5 por ciento respectivamente. ¿Qué se está consiguiendo con eso, señor Ayala? Como dijimos anteriormente, aunque usted no estaba, se está consiguiendo un objetivo que marcaba el PEIT al que ustedes tanto

denostan, que es el que se esté aumentando la equivalencia del valor patrimonial de nuestra red de carreteras para situarse en lo que nos habíamos comprometido al final del 2010. Con estos presupuestos se va a situar en 1,47. Señora secretaria general, ¿podría explicarnos cómo se van a conseguir estos objetivos y sobre la base de qué criterios?

En seguridad vial, algo que nos preocupa a todos porque son 3.000 muertes las que tenemos en las carreteras de nuestro país, muchas de las causas son psicológicas, de fuerza mayor y obviamente la conducción, el alcohol, pero también — por qué no, hay que decirlo — el estado de nuestras carreteras. Las actuaciones que este Gobierno ha emprendido desde el primer día para llevar a cabo un plan de licitación han sido constantes. Concretamente, para este año 2008 ese plan de licitación suma un total de 141 actuaciones para un presupuesto de 246 millones de euros. Quiero destacar, fundamentalmente, algunas zonas como Galicia, a las que se van a destinar más de 31 millones; Castilla-La Mancha, 28; Andalucía oriental, 30 millones; Valencia, 27, etcétera. ¿Nos podría decir cuáles han sido esos criterios —y yo he marcado algunos de esos territorios— para esa distribución que acabo de referenciar? El mantenimiento y vialidad fue otra de las asignaturas que nos encontramos. Todo el mundo recuerda algunos incidentes producidos años atrás. Este Gobierno se marcó el objetivo del mantenimiento de la vialidad en condiciones adecuadas y la conservación ordinaria de los tramos a contratar. Por eso, se ha previsto licitar con este presupuesto dieciocho contratos de conservación integral con un presupuesto de 71 millones de euros. Señora secretaria general, dentro de los subprogramas ¿se ha previsto lo relativo a señalización horizontal y aparcamientos de emergencia? Me consta que sí, pero me gustaría que lo concretara. Voy terminando, señor presidente. Con respecto a reposición y mejora de las carreteras se incluye hasta sesenta y nueve actuaciones con un presupuesto, ni más ni menos, de 569 millones de euros. ¿A qué irán destinados? Con respecto a acondicionamiento de travesías está prevista una inversión de 20 millones de euros. ¿Cuántas cesiones se prevén tramitar en el año próximo? Por último, para acondicionamiento de autovías de primera generación, que es algo muy importante porque nuestras autovías, que también hizo el anterior Gobierno socialista en los años ochenta, no han sido mantenidas adecuadamente y era necesario adecuarlas a la situación actual, la primera fase del subprograma tiene un presupuesto de 4.825 millones para los próximos veinte años para un total de 1.600 kilómetros de autovías de primera generación. Concretamente, ¿cuánto se va a destinar para este año 2008 en los Presupuestos Generales del Estado?

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias a los tres portavoces porque ha sido un turno genuinamente presupuestario.

Señora secretaria general, tiene la palabra para contestar a las cuestiones formuladas.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES TERRESTRE, S. A., SEITSA** (Cruz Villalón): Muchas gracias a los tres portavoces que han intervenido en este turno por sus observaciones, por sus comentarios y por el tono en que se han producido. Trataré de contestar con el máximo rigor y precisión a las cuestiones planteadas. Es cierto, como decía la representante del Grupo Mixto, que en algunos casos he tomado nota muy deprisa, pero trataré de contestarle y si no, por supuesto, en el plazo indicado por el Reglamento de la Cámara le daremos respuesta precisa de todos ellos. Creo que he tomado nota de todos y espero que mi gabinete lo haya hecho también.

Comenzando por el principio, efectivamente, en el presupuesto del 2008 está prevista la culminación del acceso al puerto exterior de Ferrol con una inversión significativa que supera los 34 millones de euros. Está presupuestada la finalización de la actuación en el año 2008 y, por tanto, creo que no tendrá la más mínima duda puesto que está perfectamente reflejado en los presupuestos y así se hará. En relación con la tercera ronda de As Lonzas-Zapateira, se han licitado las obras, en el caso de Zapateira, autovía A-6, se ha adjudicado en junio de 2007. Vaya por delante la explicación genérica para otras actuaciones que están en un grado de ejecución más o menos rápido. Una vez adjudicadas las obras hay que hacer el contrato con la empresa, tenemos que iniciar las actuaciones de expropiación, desviaciones de servicio y es probable que no se vea de forma inmediata la actuación física. Pero las obras están adjudicadas y, por tanto, tienen desarrollo presupuestario, tienen partida presupuestaria en el 2008 y así está recogido en el presupuesto, y con la programación necesaria para ejecutarla en los plazos previstos en el contrato de adjudicación. Hay otras preguntas con relación a otras actuaciones que, si le parece, se las contestaremos por escrito, como es el caso concreto de La Estrada. También en relación con la autovía A-57 tenemos el estudio informativo aprobado y se están dando ahora las órdenes de estudio para la redacción de los proyectos. Por tanto, se va a proceder de forma inmediata a la contratación de los proyectos para la ejecución de esta actuación. Lo mismo ocurre con la conexión al aeropuerto que tiene además incluso una partida independiente. Creo que no le he contestado a algunas cuestiones pero, si no le parece mal, lo haremos por escrito.

En los temas ferroviarios que ha planteado, me ha hecho algunas preguntas sobre la territorialización y la provincialización de las inversiones. Le puedo decir que nosotros tenemos en los presupuestos en el eje atlántico 154 millones de euros para la ejecución del mismo. Me ha preguntado expresamente a qué tramos se va a dedicar. Un tercio del eje se encuentra ya en servicio

—unos 52 kilómetros—, la mitad del eje se encuentra en obras —hay obras en la provincia de A Coruña y en la de Pontevedra—, por lo que en este caso es exclusivamente ejecución de obras ya contratadas, según la ejecución normal de una obra en curso. Tenemos prevista la puesta en servicio de forma inmediata, o en los próximos meses, de dos tramos: por una parte, Queixas-Ordes y, por otra parte, Villagarcía de Arousa-Portas-Portela. El resto del tramo se encuentra entre Padrón y Villagarcía y entre Cerponzons y Pontevedra, que es lo que actualmente se encuentra en proyecto. Está pendiente de la elaboración del estudio informativo el tramo entre A Coruña y Ferrol. No sé si necesita una explicación tramo por tramo —que la tengo— de dónde se está invirtiendo. En conjunto, tenemos contemplados en el presupuesto 154 millones para el desarrollo de todas las actuaciones del eje atlántico, donde un tercio está en servicio y la mitad se encuentra en obras. Si quiere podemos ver, tramo a tramo, las cuantías precisas que tiene cada tramo, pero responden a cómo fueron contratados los proyectos en su día mediante publicación en el BOE, luego se adjudicaron a los precios que las empresas propusieron y su nivel de ejecución y desarrollo es el previsto en el propio pliego de contratación. Si necesita una mayor precisión no tengo ningún inconveniente en facilitársela. Ya saben que en alguna información pública hemos tenido que atender un conjunto de alegaciones por parte de los alcaldes de la comarca que nos han obligado a volver analizar nuevos trazados, nuevas alternativas y, en su caso, nuevas informaciones públicas, pero el objetivo del ministerio es culminar la ejecución completa, desde Ferrol hasta Vigo, del conjunto del eje atlántico.

En relación con la Dirección General de Ferrocarriles, es cierto que —luego hablaré más de ello cuando conteste al señor Ayala— las fuentes de financiación se están diversificando. En el momento actual, en las inversiones en infraestructuras ferroviarias hay que contemplar lo que hace la dirección general, lo que hace la Seitt y lo que hace ADIF. Incluso, hay que ver lo que se ha regionalizado en territorio gallego y lo que se encuentra regionalizado en Castilla y León. Son el avance de la conexión con la meseta —Valladolid o Madrid— de la línea ferroviaria entre Galicia y el conjunto del territorio peninsular. Nosotros tenemos previsto en el presupuesto unas cuantías. A través de la Seittsa se está haciendo la ejecución de Valladolid a Zamora y desde Zamora se han previsto recursos nuevos para ir avanzando en la ejecución de obra. Seittsa firmó un convenio el año pasado —respondiendo a la pregunta de la señora diputada— con el Ministerio de Fomento por valor de 370 millones, que es la plataforma entre Valladolid y Zamora. En la previsión del presupuesto de este año hay también unas partidas —que en este momento no las tengo delante— para avanzar en la contratación de proyecto desde Zamora hasta Lubián. Por otra parte, en la Dirección General de Ferrocarriles hay recogidas unas partidas significativas correspondientes al tramo Lubián-Ourense.

De igual manera, dentro de los presupuestos de Seittsa se contemplan las partidas correspondientes al desarrollo de Santiago-Ourense, en el que nos encontramos en un nivel de ejecución del 50 por ciento. En Seittsa hay recursos suficientes, por los convenios firmados con la Administración General del Estado, para desarrollar íntegramente esta actuación. Si me he olvidado de alguna de las actuaciones sobre las que la señora diputada me ha preguntado, como hemos tomado nota entre todos —el director general de Ferrocarriles o el representante del ministerio—, le contestaremos a las mismas. Ha hecho una pregunta genérica, en el sentido de si tenemos recursos suficientes para cubrir todas estas actuaciones. En principio los presupuestos que el Gobierno ha presentado recogen las partidas que nosotros entendemos que, por el normal desenvolvimiento de esas actuaciones, se van a ejecutar en ese año. Esa es nuestra previsión. Es cierto que en algunos casos algunas obras se atrasan por razones sobrevenidas, por lo que puede que haya una ejecución inferior. En otros casos las obras cogen buen ritmo y puede hacerse uso de otras partidas pero, en principio, los recursos que nosotros proponemos al Congreso para su aprobación responden a una programación razonable del desenvolvimiento de esa obra.

En relación con las preguntas del señor Ayala —le agradezco todas las preguntas realizadas y el carácter general del planteamiento—, voy a entrar en el tema de la Seitt. La Seitt es la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, por lo que desde el momento de su constitución hay una voluntad desde el Gobierno de que esta sociedad sea una sociedad para la ejecución de infraestructuras en carreteras y en ferrocarriles. No es una agencia de carreteras, como se dijo; es una sociedad estatal para la ejecución de infraestructuras del transporte terrestre, tanto carreteras como ferrocarriles. La sociedad se constituyó en noviembre de 2005 y en ese momento se hizo una aportación de 500 millones de euros que, efectivamente, no pudieron ser ejecutados en dicho año. La sociedad tiene la voluntad —y está establecido en sus estatutos— de ejecutar infraestructuras de carreteras y ferrocarriles, si quiere complementando y diversificando la fuente de financiación que se está haciendo a través de ADIF. De hecho, la Dirección General de Ferrocarriles es la que decide anualmente qué actuaciones se le encomiendan a la Seitt. Hay una diferencia importante entre Seitt y ADIF. ADIF está haciendo alta velocidad y la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre, mediante encomienda de la Dirección General de Ferrocarriles o en su caso de Carreteras, está desarrollando otras actuaciones. Respondiendo a las preguntas sobre las aportaciones y la adquisición de capital, que está en 2.400 millones de euros y lo que está en presupuestos, que está en torno a 2.790 millones de euros, a fecha de hoy, la sociedad estatal recibe todos sus recursos del capítulo 8 del Estado. ¿Por qué tiene más presupuesto que ejecución? Porque, señor Ayala, la puesta en funcionamiento de la sociedad ha exigido un periodo de tiempo y ahora la Seitt

está ejecutando esos recursos que recibió en 2005 y 2006. Todas estas sociedades que le pasó el GIF en sus orígenes fueron dotadas de una serie de recursos y, progresivamente, fueron siendo ejecutados. ¿Cómo funciona la Seitt? Pues funciona mediante convenio con el Estado, que es quien le encarga el convenio, que se aprueba en el Consejo de Ministros —que se publica por tanto en el BOE—, y donde figura el conjunto de actuaciones que el Estado le encomienda, y le da la relación de obras, porque hay convenios de carreteras y hay convenios de ferrocarriles. Como acaba de decir la diputada en representación del BNG, en el convenio de ferrocarriles del año pasado había 369 millones para la ejecución del tramo desde Valladolid hasta Zamora, que es un encargo expreso que la Dirección General de Ferrocarriles le hizo a la Seitt. De igual forma, Carreteras ha ido firmando sucesivos convenios con una relación de tramos de autovía que le encarga a la Seitt. Esta recibe de las direcciones generales los proyectos supervisados y aquellos proyectos dispuestos para su licitación y en el plazo de un mes o mes y medio, no más, el tiempo necesario para que llegue al consejo de administración de la Seitt, se procede a su licitación. Por tanto la Seitt está funcionando mediante firma de convenios con la Administración General del Estado y el desarrollo de los proyectos que las direcciones generales le encargan.

Respecto a la regionalización, a la que usted ha hecho referencia, nosotros no tenemos una preocupación por el equilibrio en la distribución territorial de las actuaciones que se encargan a ADIF o a Seitt. ADIF está trabajando en las líneas que ahora mismo tenemos en marcha y la Seitt en el encargo, mediante convenio, que le hacen las direcciones generales. Donde tiene que haber equilibrio territorial es en el conjunto de inversiones que tenemos en carreteras y en el conjunto de inversiones que tenemos en ferrocarriles o en otros medios de transporte que no son de mi área de competencia. Nosotros tenemos una preocupación y unos compromisos, como son atender de forma equilibrada a todos los territorios en España; y estamos ejecutando infraestructuras de interés general, por tanto aunque éstas se ubiquen físicamente en un territorio, como son infraestructuras de interés general, se supone que deben beneficiar a todos los ciudadanos españoles con independencia de que se ejecuten materialmente en A o en B. Ahora bien, sí hay unos criterios y algunos compromisos, que nacen de los propios estatutos de autonomía de algunas comunidades autónomas, que nosotros hemos cumplido rigurosamente en el conjunto de las inversiones que tiene el Ministerio de Fomento en esos territorios. Pero posiblemente, si hiciéramos una distribución territorial de las inversiones de ferrocarril, o de las de aeropuertos, y no digamos las de los puertos, pues algunos territorios no pueden tenerlos, entonces, por modo de transporte, no se pueden cumplir los equilibrios territoriales. El Ministerio de Fomento tiene una preocupación por el equilibrio territorial en el conjunto de sus inversiones, sean por modo de transporte, sean por sociedades,

pero no existe ninguna distribución que corresponda a cada una de las empresas ni una distribución que corresponda a cada uno de los modos de transporte. Por tanto, el conjunto de las inversiones de carreteras hay que verlo en el conjunto de los presupuestos de la Dirección General de Carreteras y aún así le diré que, si toma las inversiones territorializadas por cada modo de transporte, difícilmente podrán tener esa distribución equilibrada y nosotros la hemos realizado y la vamos a ejecutar de acuerdo con los criterios globales de todos los modos y de todas las empresas del Grupo Fomento, como usted decía, pero no de cada sociedad ni de cada modo de transporte.

En cuanto a la pregunta que me formulaba sobre si no hay otras aportaciones, a fecha de hoy la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre es una sociedad a la que el Estado ha ido aportando recursos a través del capítulo 8; unos recursos que en estos momentos, los que ya han sido librado, están en torno a 2.400 millones de euros —creo recordar que son 2.441 millones de euros según mis notas— y ha firmado convenios por más de 5.000 millones de euros, y hay aportaciones que ya ha hecho el Estado y otras que están comprometidas y que se harán en años sucesivos. Por tanto, respecto a esa preocupación, en esta sociedad los recursos son aportados para esas actuaciones y lo que puedo garantizarle es que las actuaciones se van a ejecutar en los plazos que se marquen en el contrato cuando se hace una obra, es decir los 24, 32 ó 36 meses que están explicitados en el contrato, y con los recursos que se han librado de acuerdo con las previsiones de las direcciones generales. No tiene por qué preocuparse porque estos recursos no se pierden, sino que van a ir destinados a esas obras porque así está convenido entre el Estado y la Seitt a través de un acuerdo entre la ministra de Fomento y yo misma, en mi condición de presidente de la Seitt, autorizado por el Consejo de Ministros. Esas dos partidas van a esas obras y se ejecutarán en los plazos previstos en el contrato y con los recursos que naturalmente están previstos. No hay ninguna pérdida en esas actuaciones porque el compromiso por parte del Estado y de la sociedad es su ejecución. Si alguna cosa no queda clara, estoy a su disposición para aclararla.

En relación con lo que dice S.S., que en carreteras tenemos 1.197 millones menos, primero, ni en la dirección general hay menos recursos, y segundo, hay que sumar lo que hay en la Dirección General de Carreteras y lo que existe en la sociedad estatal. Según mis datos, los recursos que tenemos en la Dirección General de Carreteras para 2008, son 4.903 millones de euros.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: 3.963.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, S. A., SEITTS** (Cruz Villalón): ¿3.963? Señor Ayala, 3.963 son efecti-

vamente los recursos que tiene la Dirección General de Carreteras. Yo aquí no engaño a nadie. No tengo hecha la resta, pero de los 4.903 a 3.963, podemos ir a los presupuestos de la Seitt y estoy segura...

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: 1.196, que también se lo he leído.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, S. A., SEITSA** (Cruz Villalón): ¿1.196? No hay disminución.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Sí, el año pasado había 1.381 en la Seitt para carreteras.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, S. A., SEITSA** (Cruz Villalón): ¿En dónde? ¿1.381 en la Seitt para carreteras? Tengo el dato aquí y se lo aclararé. Este año no hay menos recursos en carreteras en relación al año pasado. Solamente la dirección general ha pasado de 3.553 a 3.706; solo la dirección general.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: La dirección general sube el 2,5 por ciento, mejor dicho, todas las carreteras, incluyendo a Seittsa, suben un dos y pico por ciento. Es verdad que la Dirección General de Carreteras parece que sube el 8,32 por ciento; pero cuando incorporan las inversiones en carreteras de Seittsa se queda en un 2,3 por ciento. Perdone, señor presidente, por estas intervenciones.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, S. A., SEITSA** (Cruz Villalón): Sí, estamos aclarando este tema. Efectivamente, el primer dato que usted ha dado es de la dirección general, yo le he aportado el total de cerca de 5.000 millones, y entendemos que no hay una reducción de las cuantías totales.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: El incremento es del 2,3 por ciento nada más.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, S. A., SEITSA** (Cruz Villalón): ¿Con el regionalizado y con todo? No, yo no tengo el dato, e insisto en que nuestra obsesión no está en todos los modos, en todos los medios, en todos los instrumentos, sino que hay algunos que suben

más y otros que suben menos, pero no es el caso de las inversiones en carreteras.

En cuanto al representante del Grupo Parlamentario Socialista, al que también tengo que agradecerle sus observaciones, ya hemos aclarado respecto a Seittsa cuál es su función. Se ha dicho en reiteradas ocasiones en esta legislatura que hemos diversificado las fuentes de financiación para la construcción de infraestructuras en España y quizás el instrumento más fuerte en este momento ha sido la SEITT, con lo cual ya se han ido haciendo aportaciones sucesivas, que fueron de 500 millones el primer año, mil millones el segundo año, 2.330 millones el año pasado y 2.450 millones este año. Esos son los recursos que el Estado ha aportado, más de seis mil millones, a Seittsa como una nueva fuente de financiación. En relación a cómo quedan contempladas las actuaciones de conservación y seguridad vial en los presupuestos, puedo decirle que todas las provincias tienen desglosadas las actuaciones que se hacen en materia de conservación y explotación, por una parte, y en seguridad vial, por otra. En el presupuesto están desglosadas y territorializadas por provincias las aportaciones que se hacen por dos capítulos, básicamente en el programa 453.C que, como decía el señor diputado, tiene efectivamente 1.154 millones de euros, que es la partida que estamos dedicando a conservación directamente. Porque luego hay una partida, a la que también se ha hecho referencia, de transferencia, de convenio, de 256 millones de euros, que, bien a través de cesiones de travesía o de otras actuaciones, se están haciendo inversiones de conservación y mantenimiento sobre todo en las cesiones de travesía previa a su cesión al ayuntamiento o a la comunidad autónoma afectada. Siguiendo con este tema, nosotros tenemos una relación de ayuntamientos que o bien tienen pedida la travesía o bien cumplen las condiciones objetivas, una vez que la nueva carretera ha sido ejecutada, para su cesión. Finalmente, ¿cuáles son los ayuntamientos a los cuales se les hace esa cesión? Nosotros tenemos una partida global, porque depende de muchas incidencias y muchos acuerdos con ayuntamientos y de que finalmente se haya terminado la obra objeto de cesión de travesía. No hay una previsión inicial de a qué ayuntamientos se les terminará cediendo un tramo de la travesía afectada, pero sí hay una partida significativa para este concepto.

Las actuaciones de seguridad vial existen desglosadas como tales en el presupuesto, cada una de las provincias tiene una cuantía global, y en él están comprendidas todas las actuaciones que efectivamente, como el representante del Grupo Socialista decía, no es posible territorializar, distribuir e identificar. El presupuesto básicamente diferencia las grandes actuaciones, pero no puede, ni parece oportuno, que entre ya en desglosar lo que se va a invertir en señalización horizontal en la provincia de Cádiz, por no irme a otra provincia, ni lo que se va a hacer específicamente en aparcamientos de emergencia, en señalizaciones verticales, o en el plan de mejora de las barreras de contención para motoristas, en el que hay

recogidos 1.500 kilómetros. En los programas de la Dirección General de Carretera efectivamente se ve que existen esos 1.500 kilómetros, pero no tiene un reflejo literal con nombre y apellidos, si es del punto kilométrico 414 al punto kilométrico 415.8 de la A-4. Existe en la organización interna del ministerio, pero no hay un desglose de todas esas actuaciones en el Ministerio de Fomento. Por tanto, en cuanto a los objetivos generales que tenemos planteados en seguridad vial, en barreras de motoristas, en mejora de los túneles existentes y una serie de actuaciones de viabilidad invernal, hay un conjunto de programas de la Dirección General de Ferrocarriles en materia de conservación con unos objetivos que se reflejan en unos presupuestos que están provincializados, pero lo que no tenemos es el cruce en el presupuesto de todas y cada una de esas actuaciones. En los programas globales está. Cuando nosotros hablamos de una eliminación o protección de barreras de 1.500 kilómetros, lógicamente sabemos de qué 1.500 kilómetros estamos hablando, precisamente porque se ha hecho un análisis previo de su peligrosidad, pero no se encuentra territorializado para poderse llegar a ese nivel de desglose.

En cuanto a la autovía de primera generación, hay en los presupuestos de 2008? Hay que distinguir dos cosas. En los presupuestos de 2008 hay unas pequeñas partidas de seguimiento de ese programa, porque el programa de autovías de primera generación son concesiones del Estado a empresas privadas que funciona de la siguiente manera. A lo largo del año 2007 se han licitado diez tramos del total de las cuatro autovías, primera, segunda, tercera y cuarta, y se están ya adjudicando, concretamente ya se ha producido la adjudicación de tres tramos. En el próximo mes se producirá la adjudicación de los restantes. Es un sistema concesional mediante el cual el concesionario se ocupa de la renovación integral del programa que tenemos previsto de adaptación de esta autovía de primera generación a las condiciones y a los estándares que exige nuestra normativa y con los cuales se están construyendo actualmente las autovías. Por tanto, hay una inversión inicial muy potente para la adaptación de la autovía a esas condiciones y al mismo tiempo tiene que ocuparse de la conservación integral durante todo el periodo de duración de la concesión, que son actualmente 19 años. El Estado pagará, mediante un sistema de peaje en sombra y en función, por una parte, de los tráficos registrados y, por otra parte, de estándares de calidad del servicio y del mantenimiento de la vía, a los concesionarios unas cantidades durante esos 19 años. Es un sistema de peaje en sombra en el que paga el Estado y no el usuario. Por tanto, en los Presupuestos Generales del Estado aparecen algunas cuantías que corresponden a los programas de seguimiento, de las asistencias técnicas, el control que tenemos que realizar del mismo y progresivamente irán apareciendo en los presupuestos, cuando ya quedan dos años para la ejecución de estas actuaciones la previsión de pago que hay

que hacer en función de las condiciones del pliego. **(La señora Fernández Davila pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señora Fernández, no hay previsto segundo turno, salvo que ustedes quieran hacer una precisión muy concreta.

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA:** Es solamente para decir que entiendo que se nos contesten por escrito, como nos acaba de informar la señora secretaria general, algunas de las preguntas, pero hay una pregunta concreta que le hicimos y me gustaría saber si se puede adelantar, y es sobre la posibilidad de que, en el trámite que queda pendiente de estos presupuestos, sean incrementados tanto en la cuestión de carreteras como en la cuestión de ferrocarril. Había algunas cuestiones que antes mencionábamos en las que faltaban las propuestas por parte del Gobierno actualmente: circunvalación de Pontevedra, impulso del eje atlántico entre Pontevedra y Vigo, etcétera. Además, quiero pedir disculpas por el trasiego, pero es que estoy compatibilizando tiempos con la Comisión de Medio Ambiente y esta, y ahora me tengo que volver a ausentar.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, S. A., SEITSA** (Cruz Villalón): Señorías, ustedes son soberanos en la aprobación de los presupuestos. El Gobierno hace unas propuestas y ustedes tienen la capacidad, si así lo estiman necesario o conveniente, de modificar las partidas presupuestarias que presenta. Le he dicho en mi primera intervención que nosotros prevemos que las partidas que están contempladas en los presupuestos son las del normal desenvolvimiento de esa actuación. Si los señores diputados entienden que con su asesoramiento técnico podríamos incrementar esas partidas, ustedes son soberanos para hacerlo, pero ya he dicho que la previsión del Gobierno es la que nos parece previsible en su ejecución.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Es un matiz, señor presidente. Le había hecho también una pregunta en relación con el plan de carreteras, al que usted ha hecho referencia a última hora en el sentido de que se va a abonar mediante peaje en sombra. En primer lugar, me gustaría saber cuáles son las que piensan ejecutarse o adjudicarse en el ejercicio 2007 y 2008. En segundo lugar, con cargo a qué capítulo van a ir los pagos correspondientes a esos 19 años, porque lo lógico sería que fuesen con cargo al capítulo de gastos, con lo cual vamos a incrementar los gastos del capítulo 2 o, según me están

diciendo, del capítulo 6. Por tanto, ¿el peaje en sombra se paga con cargo al capítulo 6? Me gustaría aclararlo y sobre todo me gustaría saber cuál va a ser la cuantía anual aproximada que tiene estimada durante esos 19 años.

El señor **PRESIDENTE**: Señora secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, S. A., SEITTS** (Cruz Villalón): Señor Ayala, no tengo inconveniente en hacerle llegar el acuerdo del Consejo de Ministros en el que el Gobierno ya tiene previstas todas las partidas de todos los tramos. Creo recordar que se ha hecho uno de los primeros diez tramos. El programa de autovía de primera generación tiene dos fases, una primera que afecta a la 1, a la 2, a la 3 y a la 4, es decir, a la autovía del Norte, a la de Burgos, a la de Zaragoza-Barcelona, a la de Valencia y a la de Andalucía, y una segunda que afecta a la 5, a la 6 y a alguna otra. En la primera fase teníamos prevista una tramificación de entre dieciséis y dieciocho tramos, de los cuales ya hemos licitado y estamos adjudicando los diez primeros, y los seis u ocho tramos que aún no se han licitado están pendientes de si necesitan o no declaración de impacto ambiental. Precisamente —miro ahora al señor Merino—, no hemos terminado de decidir la tramificación de la N-IV a su paso por Despeñaperros, porque estamos esperando a ver qué dice la declaración de impacto ambiental, que en este caso es claro que se necesita dicha declaración. Por tanto, están licitados diez tramos de esas autovías y se van a adjudicar ya, este mes o el que viene, y los otros seis u ocho tramos se licitarán según sean necesarias o no las declaraciones de impacto. En función de esto, tomaremos una decisión con respecto a la tramificación de la zona más compleja, como bien conocemos algunos, que es Despeñaperros. La previsión, sobre la que la subsecretaria estaba contestándole, que además es la que ha negociado un sistema novedoso, es otra de las vías de financiación de las inversiones públicas, se hará vía, capítulo 6. No tengo ningún inconveniente en hacerle llegar el acuerdo, pues ya está previsto por el Gobierno. Se ha producido una elevación de techo, una previsión de pago en función del tráfico hasta el año 2026. Ese gasto está previsto y autorizado por el Gobierno. Al fin y al cabo, es una inversión que se está haciendo en las carreteras del Estado. En cualquier caso, no tengo ningún inconveniente en hacerle llegar el acuerdo del Consejo de Ministros, donde se explicitan exactamente las cuantías que se van a ir pagando, que son máximas. Les recuerdo que es máximo en función del tráfico previsto. Así está contemplado en las concesiones que se están produciendo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Cruz.

Finalizada esta comparecencia, vamos a pasar a la siguiente. Anuncio a las señoras y señores diputados y también a los altos cargos del ministerio que se encuentran aquí, que no se va a interrumpir para comer. Aquellos que deseen hacerlo, podrán acudir a la Sala Istúriz, donde se ha preparado un bufé para que puedan sobrellevar la sesión. Les aviso que no se va a parar ni para comer ni para cenar.

— **DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES (PALAO TABOADA). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (números de expediente 212/001713 y 212/001717) Y SOCIALISTA DEL CONGRESO (número de expediente 212/001799).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a iniciar la comparecencia del señor secretario general de Transportes, don Fernando Palao. Pasamos directamente al turno de preguntas, por lo que en primer lugar doy la palabra al portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Merino.

El señor **MERINO LÓPEZ**: Muchas gracias, señor secretario, por su comparecencia.

Voy a hacer una reflexión política presupuestaria para que el señor secretario general tenga la amplitud de su discurso para contestarla. Se trata de una reflexión política presupuestaria ajustada a la realidad de nuestro país. Señor secretario, usted lleva la Secretaría General de Transportes y, si hoy comprobamos el índice de comparecencias de esta Comisión, nos daremos cuenta de que es el mayor de todos, los ministerios, lo que demuestra que este ministerio está muy fraccionado, muy seccionado. Yo entiendo que la Secretaría General de Transportes debe procurar coordinar todas las actuaciones relacionadas con el transporte de la índole que sea, pero la situación real de este país es que tenemos maletas perdidas en los aeropuertos y ciudadanos desesperados buscándolas y sin saber dónde están. Tenemos situaciones que reflejan muertes y accidentes en pasos a nivel con y sin barrera. Tenemos puntos negros en las carreteras de toda España. Tenemos, como ya se ha dicho en anteriores comparecencias, muchas carreteras con muchísimos baches y en situaciones complicadas. Tenemos situaciones de salvamento marítimo y rescate de fallecidos que provocan, además del dolor por la pérdida de las personas, auténticos dramas familiares prolongados. Tenemos retrasos de aviones, con el perjuicio que eso ocasiona a los usuarios y en este caso no me estoy refiriendo a mi compañero, el señor Ayala. Tenemos trenes que provocan situaciones de caos y retenciones de usuarios dentro de túneles, sobre todo en la zona de Barcelona. Tenemos actuaciones que se han hecho desde el Ejecutivo y desde el Legislativo en materia de seguridad vial para procurar que haya menos muertes en carreteras y, sin embargo, el índice de fallecidos en la red secundaria va

en aumento. Tenemos situaciones en que cuando cae una nevada nuestros ciudadanos se quedan bloqueados y atrapados en medio de las carreteras y en condiciones lamentables. Esa, aunque pueda tacharse de catastrofista, es la situación real del transporte en España en el año 2007. Mi pregunta es muy concreta. Desde la Secretaría General de Transporte, desde el Ministerio de Transporte, desde el grupo Fomento —ante este amalgama de autoridades uno no sabe muy bien dónde se mueve—, presupuestariamente qué hace usted, qué hace el ministerio y qué hace el grupo Fomento para resolver las situaciones reales de los ciudadanos de España.

El señor **PRESIDENTE**: Le corresponde ahora el turno al Grupo Parlamentario Socialista pero no se encuentra en la sala. (El señor **Merino López: Abandona por k.o. técnico.**) Acaba de llegar el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor De la Encina. Tiene S.S. la palabra.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Pido disculpas porque estaba despidiendo a la anterior compareciente, doña Josefina Cruz Villalón, y me he distraído un momento.

Bienvenido a esta Comisión de Fomento y Vivienda, señor Palao, secretario general de Transportes. Ya que he visto que han ocupado poco tiempo los demás portavoces, me van a permitir que agote el mío porque son muchas las preguntas que me gustaría plantearle.

Me gustaría que dedicáramos un pequeño espacio al programa 455, de regulación y supervisión de la Aviación Civil, porque todo el mundo recuerda las acusaciones que, desgraciadamente, algún medio de comunicación hizo a este Gobierno hace un año referidas a las inspecciones técnicas en las aeronaves y cuando, desgraciadamente, se produjo un hecho lamentable como fue la cancelación de los vuelos que tenía contratada una compañía con determinados pasajes latinoamericanos. Como digo, aquello provocó una tormenta mediática y de acusaciones contra este Gobierno. Lo cierto es que este Gobierno el 16 de septiembre de 2005 aprobó un plan de choque para reforzar el control de la seguridad aeronáutica tanto en las naves extranjeras que operan en los aeropuertos españoles como en las empresas españolas que operan en nuestros aeropuertos. En relación con el control de la seguridad de las aeronaves extranjeras que operan en España, el objetivo de ese plan era que al final de esta legislatura se hicieran 3.300 inspecciones. Teniendo en cuenta que entre el año 2001 y el primer semestre de 2004, que es cuando terminó el Gobierno del Partido Popular su mandato, se realizaron 55 inspecciones, le quiero recordar algo que usted sabe de sobra y es que el Consejo de Ministros, el 16 de septiembre de 2005, anunció que se iba a producir un aumento del 6.000 por ciento en este tipo de inspecciones. Una vez que estamos ante este presupuesto, que es el último de esta legislatura, me gustaría que me dijera si se ha cumplido con dicho objetivo y en qué términos. En

cuanto al control de la seguridad con que operan las compañías aéreas españolas en materia de operaciones, mantenimiento, licencia y formación, medicina aeronáutica, trabajos aéreos y aviación deportiva, entre otros, el plan al que he hecho referencia al principio de mi intervención, aprobado por el Consejo de Ministros el 16 de septiembre de 2005, preveía pasar de 1.300 inspecciones efectuadas la pasada legislatura por el anterior Gobierno a 4.709, lo que implicaba un aumento del 261 por ciento. Nos podría decir si se ha cumplido con dicho objetivo y cómo está contemplado en estos presupuestos. Para reforzar las tareas de inspección sobre seguridad en vuelo se prevé dotar a la Dirección General de Aviación Civil con los medios necesarios para aumentar en un 976 por ciento el número de inspectores sobre las operaciones de vuelo de las compañías aéreas españolas, de manera que se preveía pasar de 120 inspecciones que se hicieron la pasada legislatura a 1.292 inspecciones; es decir, aumentar en un 200 por ciento las inspecciones sobre las actividades aeronáuticas en el caso concreto que le pregunto de extinción de incendios forestales. Hubo también un hecho luctuoso que se produjo no hace mucho tiempo en Guadalajara y que provocó ríos de tinta, y del que ya nadie habla, ni siquiera cuando hay que hacerlo en los presupuestos para ver cómo se dota. ¿Se prevé cumplir con ese objetivo? También su secretaria general trabaja para reforzar las tareas de inspección sobre las actividades de mantenimiento de las aeronaves y pasar de 830 inspecciones de la pasada legislatura a 2.347 en esta, lo que va a suponer un incremento del 183 por ciento. ¿Se prevé cumplir el objetivo de reforzar las tareas de inspección sobre las aeronaves extranjeras que operan en los aeropuertos españoles? ¿En qué términos?

Paso a un segundo aspecto, que es el de la seguridad técnica en los sistemas de navegación aérea. ¿Cuáles son las previsiones de la seguridad técnica en los sistemas de navegación aérea?

En tercer lugar, respecto al programa 454, de seguridad del tráfico marítimo y vigilancia costera, obviamente sobra decir que nuestro país tiene un litoral extensísimo tanto peninsular como insular. Nos encontramos rodeados por rutas marítimas de gran importancia nacional e internacional. Por nuestras costas navegan miles de buques todos los años, más de 90.000 en la zona del Estrecho de Gibraltar y cerca de 45.000 en la zona de Finisterre, muchas veces cargados con transportes peligrosos y en condiciones climatológicas muchas veces adversas. Hemos sufrido ya en nuestro país en más de una ocasión catástrofes derivadas de estos hechos que en esos momentos los gobiernos de turno se han demostrado incapaces de poder afrontar esas situaciones. Este Gobierno adoptó desde el año 2004 una política de lucha contra la contaminación y de salvamento marítimo realmente importante, multiplicando por seis el actual Plan nacional de salvamento marítimo 2006-2009. Los créditos necesarios para ejecutar ese plan nacional se asignan, como todo el mundo sabe, a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, Sasemar, a través de

las transferencias nominativas y de capital que se prevé en los presupuestos de gastos de la Dirección General de Marina Mercante, y concretamente para 2008 se contempla un incremento importante de gastos corrientes. ¿Nos podría concretar a qué conceptos corresponden esos incrementos? ¿Se prevé incorporar, por ejemplo, nuevos helicópteros, tan importantes en salvamento marítimo? ¿Se prevé, como se ha hecho ya en esta legislatura, incorporar nuevos aviones CASA 235? ¿Se prevén nuevos remolcadores, que son tan importantes también cuando hay accidentes, como se ha demostrado en los últimos ocurridos en el Estrecho, concretamente en la Bahía de Algeciras? ¿Se prevé más personal? En definitiva, ¿se prevé continuar con la dotación de medios que se ha llevado a cabo durante estos tres años de legislatura en el próximo presupuesto 2008?

Respecto al programa 453, de ordenación e inspección del transporte terrestre, me gustaría que hiciera alguna referencia al plan de actuación del transporte de mercancías, algo relativo a cómo se prevén las cuestiones de control de tiempo de conducción y descanso, limitador de velocidad, control de empresas que no realizan el visado de autorización de transporte, etcétera.

Por último, quiero referirme a un hecho del que yo como diputado socialista me siento muy orgulloso. Tanto usted, señor secretario general, como yo y otras muchas personas trabajamos en su momento en el programa electoral del partido que sustenta al Gobierno para hacer realidad la subvención al transporte marítimo y terrestre a los territorios extrapeninsulares de Baleares, Ceuta, Melilla y Canarias, y al finalizar nuestro mandato hemos cumplido ese compromiso de cohesionar esos territorios alejados de la Península y de facilitar a sus residentes el acercamiento a la Península, llevando a cabo un importantísimo aumento del 33 por ciento de la subvención al transporte de pasajeros, de residentes y de mercancías. A otros se les llena la boca de hablar de unidad de España, de cohesión territorial, pero cuando están ocho años en el Gobierno no aumentan ni un solo porcentaje esa subvención al transporte para que los residentes extrapeninsulares tengan más fácil integrarse en nuestra España. Por tanto, en relación con nuestros presupuestos le pregunto cómo se contempla la cuantía total y, en definitiva, cuánto se va a destinar a la subvención al transporte marítimo y aéreo dentro de la Secretaría General de Transportes.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a las cuestiones que le han sido formuladas tiene la palabra el señor secretario general de Transportes.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Palao Taboada): Señorías, las reflexiones presupuestarias del señor Merino se hacen al margen del reparto de competencias que existe realmente en el Ministerio de Fomento. Hay unos decretos que atribuyen competencias a las diferentes secretarías generales y que establecen que a la Secretaría General de Transportes le corresponde las responsabilidades sobre la Dirección

General de Marina Mercante, la Dirección General de Aviación Civil, Puertos del Estado, AENA y la Dirección General de Transporte por Carretera. Por tanto, todas las preguntas, las aclaraciones o la filosofía referida a puntos negros, pasos a nivel, carreteras con baches, trenes parados, seguridad vial —ni siquiera la seguridad vial corresponde al Ministerio de Fomento—, nieve, etcétera, que usted pretende obtener de mí se hacen al margen del reparto competencial correspondiente. En cuanto al resto de las actuaciones a las que usted se refería, como maletas perdidas, salvamento marítimo y retraso en los aviones, puedo ayudarle a filosofar. Empiezo por lo último, por el retraso de los aviones, y me interesa particularizar el caso del diputado señor Ayala de esta mañana. Como va a constar en el «Diario de Sesiones» una imputación a AENA por la responsabilidad de sus retrasos, quiero dejar clara cuál ha sido la situación de esta mañana en el vuelo del diputado señor Ayala. Lo que ha pasado es que la compañía Air Nostrum, que era la que le transportaba, tuvo un retraso en la llegada de las tripulaciones y perdió el *slot* correspondiente, por lo que tuvo que esperar hasta obtener uno nuevo *slot* para poder trabajar. Hemos estado hablando y aclarando estas cuestiones con el consejero delegado de Air Nostrum, que se ha comprometido a presentar sus excusas al diputado señor Ayala, y quiero que quede constancia en el «Diario de Sesiones» que la atribución de responsabilidades a AENA es completamente inexistente en este caso.

El señor **MERINO LÓPEZ**: Señor presidente, quisiera intervenir por una cuestión de orden. Me parece de muy mal gusto la actitud del secretario general. En la pregunta —ahí está el «Diario de Sesiones»— he excluido el retraso del señor Ayala. Por tanto, señor secretario, la actuación que usted está teniendo ahora mismo está totalmente fuera de lugar, porque es irónica, cínica...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Merino, eso no es una cuestión de orden.

El señor **MERINO LÓPEZ**: Sí, señor presidente, porque yo he excluido expresamente el retraso del señor Ayala. Por tanto, no sé a cuento de qué viene que el señor secretario se ponga a contarnos con pelos y señales la situación del señor Ayala.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Merino, no es una cuestión de orden y, por tanto, no tiene la palabra.

El señor **MERINO LÓPEZ**: Es una cuestión de orden, señor presidente, porque está contestando a algo que yo no le he preguntado.

El señor **PRESIDENTE**: No tiene la palabra.

El señor **MERINO LÓPEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Usted tiene que amparar a los señores diputados. Esa es su obligación.

El señor **PRESIDENTE**: Si llevan razón y, si no, no.

El señor **MERINO LÓPEZ**: Es que la llevo en este caso porque yo no le he hecho la pregunta al señor secretario.

El señor **PRESIDENTE**: Eso lo decido yo, señor Merino.

El señor **MERINO LÓPEZ**: No le he hecho la pregunta al señor secretario porque lo he excluido. Pido que se lea textualmente la transcripción.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Merino, no tiene la palabra.

El señor **MERINO LÓPEZ**: Le pido formalmente al señor presidente que se lea la transcripción.

El señor **PRESIDENTE**: No tiene la palabra, señor Merino.

El señor **MERINO LÓPEZ**: Estoy haciendo una petición formal, señor presidente: que se lea la transcripción.

El señor **PRESIDENTE**: No tiene la palabra. **(El señor De La Encina Ortega pronuncia palabras que no se perciben.)**

El señor **MERINO LÓPEZ**: Tengo derecho a pedir que se lea una transcripción. **(El señor De La Encina Ortega: No se puede acusar a AENA de un hecho que no ha cometido.)** Pero ¿quién ha acusado a AENA?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Merino y señor De la Encina, ¿quieren hacer el favor de callarse?

El señor **MERINO LÓPEZ**: Se ha dado por aludido el señor secretario, que ha tenido una actitud totalmente impresentable. **(El señor De La Encina Ortega pronuncia palabras que no se perciben.)**

El señor **PRESIDENTE**: ¿Quieren hacer SS.SS. el favor de callarse?

El señor **MERINO LÓPEZ**: ¿Quiere pedirle al señor secretario que actúe como le corresponde a un secretario de un Gobierno de España, señor presidente, en vez de estar echándole la culpa a los diputados?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Merino, no introduzca más juicios de valor.

El señor **MERINO LÓPEZ**: Yo le pido, señor presidente, por favor y para que conste en el «Diario de Sesiones» que se reproduzca por las señoras taquígrafas

la petición que yo he hecho, porque yo he excluido expresamente el retraso del señor Ayala y, por tanto, no procede que el señor secretario se ponga a hablar del retraso del señor Ayala en el plan irónico en que lo ha hecho.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Señor presidente, yo también pido la palabra.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Merino, ¿puede guardar silencio? No tiene la palabra. Le voy a leer lo que dice el artículo 72 y doy por zanjado el incidente. Usted puede pedir que se lean las normas o documentos que crea conducentes a la ilustración de la materia de que se trate. La Presidencia podrá denegar las lecturas que considere no pertinentes o innecesarias. Considero innecesaria la lectura.

Tiene la palabra el secretario general para continuar con su exposición.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Palao Taboada): En cuanto al tema de las maletas perdidas, al que se refería el señor Merino, puedo informarle que las últimas estadísticas de IATA, correspondientes al primer semestre de este año, demuestran que entre los grandes aeropuertos europeos los de Madrid y de Barcelona son los que menos maletas perdidas tienen; no maletas desaparecidas sino que no han llegado acompañando al pasajero. Concretamente, las cifras que se manejaban eran el 15 y el 16 por mil en Barcelona y en Madrid y en el caso, por ejemplo, de Heathrow se manejaban cifras del 60 por mil de maletas no localizadas. Por tanto, hablar de ciudadanos desesperados, etcétera, forma parte de una especie de escenificación del caos que supuestamente se ha debido de producir en algunos aeropuertos y que, sin embargo, cuando se llega al escenario mismo del caos se comprueba que no ha sido así. Además, esto hay que compararlo con el número de maletas que se manejan en cada aeropuerto. Por ejemplo, le puedo decir que en el aeropuerto de Madrid se manejan aproximadamente cinco millones de maletas mensuales y en el aeropuerto de Barcelona del orden de tres y medio. Por tanto, no es demasiado difícil encontrar un pasajero desesperado, que los hay, en relación con las pérdidas de maletas, como tampoco lo es escenificar un planteamiento caótico. Por otro lado, en el caso de Barcelona hay un hecho añadido en el tema de las maletas no localizadas, y es que en un momento determinado y ante una cierta conflictividad laboral con el personal de **handling** se dedicaron a arrancar las etiquetas de las maletas de los aviones, de forma que dificultaron de manera extraordinaria la localización del destinatario y de su propietario. En cualquier caso, a pesar de esos incidentes, las estadísticas demuestran que los aeropuertos españoles tienen un alto nivel de respuesta positiva en términos de handling o de equipajes manejados.

En cuanto a Salvamento Marítimo, se ha hecho un esfuerzo importantísimo por parte de su personal para atender todas las situaciones de riesgo personal que se han podido dar en la mar, incluido el último incidente —he creído entender que se refería a él—, el hundimiento de un pesquero en el Estrecho de Gibraltar, donde se han aplicado todos los medios y todos los esfuerzos para encontrar y recuperar el barco, que estaba en una situación de difícil operación. Lamentablemente, ha habido tres desaparecidos que todavía no han sido localizados. Lo único que quiero decir en relación con ese tema es que agradezco el esfuerzo extraordinario que realizan el personal y las tripulaciones que trabajan en el ámbito del salvamento marítimo, porque gracias a su esfuerzo, a su dedicación y a su abnegación, poniendo en algunos casos en riesgo su propia seguridad, se han salvado muchas vidas durante el ejercicio de su actividad.

En cuanto a los retrasos en los aviones, le puedo decir que la mayor parte de ellos —hay estadísticas que lo afirman— corresponde a las propias compañías. Precisamente esta mañana he tenido la curiosidad de ver cuál era la situación que se estaba produciendo en Barajas para saber si alguno de los motivos a los que aludía esta mañana un diputado de su grupo podía tener relación con ella. Me he informado sobre si había algún problema en Barajas y la puntualidad en este aeropuerto esta mañana ha sido del 86 por ciento referido a 15 minutos, es decir, el 86 por ciento de los vuelos programados ha tenido un retraso menor de 15 minutos. Es una cifra excepcionalmente alta.

En cuanto al resto de los temas, rogaría que plantease sus preguntas a otros responsables y no a mí, puesto que no me corresponde coordinar todas las actuaciones del ministerio, ni repartir presupuestariamente las dotaciones que puedan atribuirse a cada una de las responsabilidades a las que usted aludía.

Contesto ahora a las preguntas del señor De la Encina, del Grupo Socialista. Se refería en primer lugar a las inspecciones de Aviación Civil. Efectivamente, la situación de las inspecciones de Aviación Civil ha tenido una evolución absolutamente espectacular. El plan de choque estableció unos objetivos muy ambiciosos que se han ido cumpliendo puntualmente. Por un lado me preguntaba por las inspecciones SAFA o inspecciones sobre aeronaves extranjeras. Entre el año 2001 y el primer semestre de 2004 se realizaron 55 inspecciones. Esperamos poder terminar la legislatura con una cifra superior a las 3.350 inspecciones, con un incremento semejante al estimado, el 6.000 por ciento. Por lo que se refiere a las aeronaves y compañías aéreas españolas, en el plan de choque se establecieron unos tipos de inspección que se utilizaban como referente. En la legislatura anterior se llevaron a cabo 1.303 inspecciones de este tipo, en esta legislatura se van a superar las 4.700, lo cual implica un incremento de más del 280 por ciento. Podemos hablar también de las operaciones en vuelo, sobre las que se hicieron 120 inspecciones en la legislatura anterior, mientras que en

la actual se va a llegar a una cifra muy próxima a las 1.300. Esto supone un incremento de estas inspecciones de casi el 1.000 por ciento. En cuanto a las actividades de extinción de incendios forestales, actividades que implican un riesgo notable y con las que hay que tener un especial cuidado, se han intensificado las inspecciones pasando de 129 a 391, lo que supone un porcentaje próximo al 200 por ciento. Se está haciendo un esfuerzo muy notable. Quiero señalar además que las bases de helicópteros que se dedican a esta actividad contra incendios son competencia de las comunidades autónomas. Lo que pasa es que en muchos casos estas competencias no se ejercen y estamos supliendo esas inspecciones, además de instar a las comunidades autónomas a que ejerzan la actividad de control sobre esas bases, porque en muchos casos son un elemento importante de cara a la seguridad. En cuanto al mantenimiento de aeronaves, en la legislatura anterior se hicieron 830 inspecciones y en esta legislatura vamos a estar muy próximos a las 2.350, lo que supone un incremento superior al 180 por ciento.

El señor De la Encina se refería también en sus preguntas a las nuevas inspecciones o controles de seguridad a los que se ve abocada la Dirección General de Aviación Civil. Efectivamente, la Agencia Europea de Seguridad Aérea ha establecido una serie de criterios de inspección y control de las diferentes condiciones en las que se desarrolla la actividad aeronáutica en cada uno de los países europeos. Estos controles van a ser auditados por la propia agencia. En ese sentido, hemos tenido que entrar en un mecanismo de notificación de sucesos que se producen en aviación civil y hemos tenido que establecer sistemas de vigilancia de aeropuertos, de los sistemas de navegación aérea, incluyendo homologación y certificación de las condiciones en las que se desempeña cada una de estas actividades. Esta es una actividad nueva que se incorpora a las que ya tenía Aviación Civil. Vamos a tener que dotarnos orgánica y presupuestariamente para poder abordar esta responsabilidad, que es tan relevante desde el punto de vista de estas nuevas competencias, todas ellas orientadas a la seguridad en el ámbito de la aviación civil. En cualquier caso, estamos pensando en pasar de las 28 auditorías en el ámbito operativo y de la ingeniería de esta actividad a unas 100 anuales en los próximos años. No quiero entrar en más detalles porque podríamos extendernos demasiado, pero hasta ahora se ha hecho un esfuerzo importantísimo desde el punto de vista de la potenciación de las inspecciones, y tendremos que continuar haciéndolo en función de las nuevas responsabilidades que le han sido atribuidas a la Dirección General de Aviación Civil.

La siguiente pregunta que me planteaba el señor De la Encina se refiere a Salvamento Marítimo. Efectivamente, se han potenciado los medios de Salvamento Marítimo de forma muy importante, concretamente en este año 2007 van a entrar en servicio cuatro remolcadores; se van a incorporar tres helicópteros actualmente en construcción; lógicamente se ha tenido que reforzar

la estructura operativa de Sasemar; se han incorporado tres aviones CASA CN-235 con unos sistemas sofisticados de observación y de control, dedicado a la lucha contra la contaminación y a la localización de incidentes, y seis bases logísticas de equipos de lucha contra la contaminación. Todo esto implica tener que multiplicar o incrementar los gastos corrientes para poder atender todas estas dotaciones. Esto tiene un reflejo presupuestario que encontramos en el dato de que hemos pasado de 97,3 millones para el año 2007 a 117,1 millones para el año 2008, lo cual supone un incremento del 20,4 por ciento en el capítulo 4, Dirección General de Marina Mercante, que es un capítulo de transferencias a Sasemar precisamente para cubrir estas atenciones de gastos corrientes. Por tanto, el esfuerzo que se está haciendo en el caso de Sasemar no es solamente de inversión, sino también de atención a los gastos corrientes que son necesarios para manejar unos medios con los que se cuenta actualmente. Para que le sirva a usted de referencia, simplemente llenar el depósito de un barco como el Dorinda o el Clara Campoamor, los buques insignia de la flota actual de Salvamento Marítimo, alcanza una cifra en torno a los 500.000 euros, unos ochenta millones de pesetas. Con esto quiero ponerle de manifiesto que todas estas actividades que llevamos a cabo de salvamento, de rescate, etcétera, implican, además del gasto de inversión, un coste de gasto corriente muy notable que se cubriría con estos incrementos presupuestarios a los que aludía.

En cuanto a la siguiente pregunta que S.S. me hacía sobre el plan de actuaciones de transporte por carretera, tengo que decirle que se han cumplido puntualmente todos los puntos a que se refería el acuerdo del Consejo de Ministros, que resolvió un conflicto de transporte muy complicado. Prueba de que se han atendido puntualmente los compromisos adquiridos es que el sector disfruta de una paz laboral constante desde entonces, a pesar de que el precio del combustible no ha contribuido demasiado eficazmente a la misma. En cualquier caso, el cumplimiento por parte de esta Administración de estos dieciocho o veinte compromisos se ha hecho con total minuciosidad. Por supuesto, se han incrementado las dotaciones de ayuda a la salida de profesionales del sector cuando alcanzan una determinada edad; se ha incrementado el apoyo a las sociedades de garantía recíproca para ayudar a la financiación de nuevos vehículos, y se ha contribuido a la formación, y en este sentido estamos trabajando en la puesta en marcha de una fundación que se ocupe de reforzar de forma participada con el propio sector estos esfuerzos de formación. En resumidas cuentas, se ha reforzado la inspección y control del transporte en general, concretamente centrado en dos actividades: una, las mercancías peligrosas, y otra, el tacógrafo digital, introducido en el sector y que permite un control mucho más eficaz y minucioso sobre el funcionamiento y el cumplimiento de las obligaciones de paradas y descansos vigentes en relación con ese tema. También se ha hecho un esfuerzo desde el punto

de vista de la informatización y las tecnologías telemáticas para el control tanto de los mecanismos sancionadores como de la tramitación de títulos en el ámbito de la Dirección General de Transporte por Carretera.

Por último, se ha hecho también un esfuerzo en la coordinación internacional e institucional. En primer lugar, se ha hecho un esfuerzo con las comunidades autónomas. En este sentido hay una comisión de directores generales de transporte por carretera que funciona eficazmente. Concretamente el otro día el presidente de la CEOE ponía esa comisión de directores generales como modelo participativo entre comunidades autónomas y la Administración del Estado. Por otra parte, se lleva a cabo una coordinación muy estrecha con las asociaciones profesionales, con el Consejo Nacional de Transportes y con todas sus secciones referidas a transporte de mercancías, de pasajeros, etcétera. Señorías, realmente todos y cada uno de los puntos de ese acuerdo han sido cumplidos; así lo ha entendido el sector y lo ha valorado en el sentido de que en estos momentos su actitud es positiva hacia el funcionamiento del mismo, y las medidas consiguientes se van a integrar en el programa Petra, en el caso de las mercancías. Para la próxima legislatura se prevé un programa Petra II, que de alguna forma dará continuidad al esfuerzo realizado en este sentido.

Finalmente, me planteaba el señor De la Encina las cifras correspondientes a la subvención marítima y aérea relativa al transporte en general de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla. Con un año de anticipación hemos alcanzado los compromisos previstos para esta legislatura de subvencionar el 50 por ciento de los costes de transporte de residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla en cuanto al transporte entre las islas y la Península. Incluso en el transporte aéreo, que también es competencia del Estado, está cubierto al 25 por ciento, y en relación con el transporte marítimo el esquema es el mismo. En el caso del transporte marítimo, que es competencia de las comunidades autónomas, estas complementan la subvención del Estado en la medida en que lo consideren oportuno. Las cifras que se alcanzan en este ámbito este año son realmente espectaculares. El total de subvenciones a pasajeros en transporte aéreo y marítimo, y carga aérea y marítima va a alcanzar en el presupuesto la cifra de 541 millones de euros, que se distribuyen así: 392,4 millones de euros al transporte aéreo en todos los escenarios; 91 millones de euros al transporte marítimo en todos los escenarios y 57 millones de euros al transporte de mercancías. La subvención al transporte de mercancías en Canarias tiene este año una subida muy notable, prácticamente se duplica, en la medida en que se han incorporado a este epígrafe unas cantidades de regiones ultraperiféricas, es decir, un programa comunitario que aporta una parte sustancial de las cantidades a este concepto presupuestario, y los incrementos que se han aprobado para el transporte marítimo, por ejemplo, son del 26,41 por ciento. Esto pretende cubrir un pequeño desfase que se había produ-

cido en el presupuesto vigente y, desde luego, todas las previsiones de incremento de tráfico y de subida de las tarifas de los diferentes medios de transporte, como consecuencia del combustible, etcétera; es decir, para cubrir todas estas eventualidades. En cualquier caso, creemos que el esfuerzo que se ha realizado para subvencionar este transporte canario, para aproximar de alguna manera las comunidades insulares a la Península ha sido realmente espectacular. Se ha hecho también —quiero decirlo— un esfuerzo importante para evitar situaciones que podíamos llamar fraudulentas desde el punto de vista de la utilización de estos mecanismos de subvención, es decir, para evitar pequeñas corruptelas que podrían contaminar un mecanismo que intenta beneficiar a los ciudadanos residentes en Canarias, en Baleares, en Ceuta y en Melilla.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Palao. **(El señor Ayala Sánchez pide la palabra.)**

Sí, señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, quería, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, que constara en el «Diario de Sesiones» nuestra condena más radical al atentado que se ha producido esta mañana en Bilbao y que ha tenido como consecuencia la muerte de un escolta que estaba fuera de servicio. Parece que va a haber que ponerles escoltas a los escoltas. Sugeriría que la Comisión hiciera lo mismo.

El señor **PRESIDENTE**: No tenía el presidente la confirmación de la muerte, sabía que tenía heridas de diversa consideración, pero en cualquier caso constará en el «Diario de Sesiones» el sentir y el pesar unánime de toda la Comisión por ese terrible atentado.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: El Grupo Parlamentario Socialista se suma, por supuesto, al sentir de la Comisión.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO (NAVAS GUTIÉRREZ). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS MIXTO (Número de expediente 212/001677) Y POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/001722).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a continuar con la comparecencia del presidente del Ente Público Puertos del Estado, que ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario Mixto y el Grupo Parlamentario Popular aunque, como es habitual, podrán intervenir todos los grupos parlamentarios. La señora Fernández, portavoz del Grupo Parlamentario Mixto, me ha solicitado poder intervenir al final porque tenía que estar en la Comisión de Medio Ambiente esperando una respuesta. Si no tienen inconveniente, le respetamos el turno a la señora

Fernández y comenzamos por el señor Campoy, en nombre del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **CAMPOY SUÁREZ**: Señor presidente de Puertos del Estado, en nombre del Grupo Parlamentario Popular le doy nuestra sincera bienvenida, una vez más, a esta Comisión en comparecencia de presupuestos.

Tengo que empezar, a modo de premisa, expresando algo que ya es una constante reiterada —si no, señor presidente, mi intervención no tendría todo el sentido que yo quiero darle—, y es que partiendo de la singular configuración de nuestro sistema portuario cabría incluso cuestionar su comparecencia hoy aquí porque, como todos sabemos ya, Puertos del Estado ni confecciona ni ejecuta los presupuestos, sino que es la suma de los 28 planes de empresa de los distintos puertos que componen nuestra geografía nacional. Aunque parezca que esto pueda ser una crítica al sistema portuario no lo es, sino que precisamente es una ventaja porque Puertos del Estado tiene una panorámica que solo desde la posición que ocupa se puede obtener. De ahí que no ponga en duda que Puertos del Estado, que yo alguna vez he calificado de gran consultoría, tenga una capacidad indudable de análisis, pero no con tanta capacidad correctora, es decir, de sacar consecuencias de esa información analizada de la que ustedes disponen y poder aplicarlas. Pues bien, como no se trata de que comparezcan aquí los 28 presidentes de las distintas autoridades portuarias, sino de analizar las consecuencias que podemos obtener con la suma de todas ellas, y hablando de los Presupuestos Generales del Estado en materia de puertos, para el año 2008 nos encontramos con una cifra de inversión que alcanza los 1.662 millones de euros, es decir, la cifra de inversión se incrementa en 235 millones con respecto a 2007, lo que supone un incremento de un 16 por ciento. A nosotros, en principio, esta cifra no nos parece mal porque, haciendo una media, tocan a más de 50 millones de euros por puerto, lo cual está muy bien. Pero lo que sí nos preocupa, señor presidente, es que usted declaró textualmente en 2007: Estamos en el punto álgido de la curva de Gauss en materia de inversión, a partir de 2008 descenderá. Es evidente que no ha descendido y que por lo menos el señor Gauss anda congelado en su cima. Yo no sé si esto es una buena o mala noticia, señor presidente. Lo que yo quiero trasladarle —y es otra singularidad de su comparecencia, que no es análoga a la de otros compañeros suyos que van a comparecer o han comparecido ya— es que, a diferencia de otras comparecencias donde lo importante es hacer hincapié en la inversión, nuestro grupo considera que lo importante en su caso es tener en cuenta los ingresos o, hablando técnicamente, el origen de los fondos. Como usted bien sabe, en el origen de los fondos nos encontramos cuatro tipos distintos de ingresos y yo quiero hacer un análisis somero, del que voy a trasladarle una serie de dudas o de cuestiones a las que me gustaría que me contestara. En cuanto a las operaciones, la cifra por ventas o por ingresos por operaciones con respecto a 2007 se incre-

menta un 5 por ciento, lo que se podría considerar que está dentro de un crecimiento razonable o normal. Por cierto, quisiera que me explicara, con ocasión de la cifra de ingresos por ventas o por operaciones que ustedes realizan, por qué en sus propuestas aparece la cantidad de 283 que asignan o computan a las amortizaciones de inmovilizado; pero yo me refería al tipo de operaciones. Fíjese en que más o menos las operaciones tienen que oscilar en torno al 50 por ciento de la inversión que se genera y estamos descendiendo, y ahora nos encontramos en el 39 por ciento. Después le haré el análisis de este grupo.

En cuanto a las subvenciones, segunda vía de ingresos, se han incrementado a 434 millones las subvenciones de capital, que lógicamente es la financiación que obtenemos vía Unión Europea, y ya alcanza el 25,4 por ciento de la cifra total de la inversión, pero el problema que nos encontramos aquí —y que usted y yo ya comentamos en alguna otra ocasión en esta Comisión— es que tienen un fin marcado no con carácter absoluto. Su tendencia a partir de 2008 lógicamente es descender, pero a mí por lo menos me ha sorprendido —y creo presuponer que a usted también— que, con su capacidad de gestión, los puertos o las diferentes autoridades portuarias hayan sido capaces de sacar más ingresos de los que estaban previstos, incluso en la planificación del año pasado, lo cual es para darles la enhorabuena, felicitarles y felicitarlos todos evidentemente. Usted y yo sabemos que eso es pan para hoy y hambre para mañana; es decir, que la caída no sé si del señor Gauss, pero en este caso sí va a ser evidente, va a ser importante en las subvenciones de capital, sin llegar a alcanzar el cero absoluto, porque todos sabemos que hay otros fondos que todavía podemos ir captando, pero no en la medida como se había obtenido hasta ahora la tendencia. ¿Cómo se va a compensar esa falta de ingresos? En cuanto a las enajenaciones de inmovilizado, hemos pasado de aproximadamente 97 millones de euros a 145, es decir que hemos incrementado un 50 por ciento la enajenación por inmovilizado con respecto a 2007, y ya estamos en torno al 8,4 u 8,5 de lo que supone o representa con respecto a la inversión total de Puertos del Estado. En último lugar, está la deuda, los préstamos, la financiación ajena, que para este año 2008 está presupuestada en 460 millones; también se incrementa. Ya representa un 27 por ciento sobre el total de las inversiones, con un endeudamiento de Puertos del Estado en su conjunto que supera los 2.000 millones de euros. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)** Le hago notar y hago hincapié en que para invertir estos 1.662 millones de euros Puertos del Estado solo cuenta con un 40 por ciento imputable a ingresos por operaciones. De ahí que este grupo y el portavoz que les habla se pregunten: Si las inversiones que se realizan van dirigidas en gran parte a infraestructuras para ampliarlas o mejorar los servicios o ampliarlos también, ¿cómo es que no hay un reflejo de eso en la evolución y en la tendencia de los ingresos por operaciones? Sé que usted

me puede contestar: Es que están todas las obras en ejecución, pero usted sabe también que ese incremento del 5 por ciento no representa el esfuerzo que se está haciendo de unos años a esta parte en mejorar el sistema portuario español.

Yo sé que usted ha sido pródigo en declaraciones —no sé si forma parte ya de una asignatura como la de educación para la ciudadanía— y se ha denostado al afirmar que no tenemos cultura de endeudamiento. No sé si ahora esa cultura lo puede todo o lo va a poder todo; no sé si va a ser sostenible y rentable, entendiendo por rentabilidad que después se materializa en unas infraestructuras que a su vez revierten en mejorar los servicios y los ingresos de Puertos del Estado. O simplemente me contestará que es necesaria. Es preocupante que estos ingresos, como le decía, no se incrementen porque entonces el problema que podríamos tener es que el sistema, es decir la autosuficiencia, pueda ser cuestionable. De ahí que a este grupo parlamentario le preocupe que la mayor inversión obtenida vía financiación —es decir, vía endeudamiento—, no tenga esos efectos en la vía de ingresos.

Por último, voy a hacerle un cuestionario de preguntas para que en la medida de lo posible me conteste si puede y si no, me las envíe por escrito. Ya en diversas ocasiones usted ha tenido oportunidad de alabar lo que ha representado el consorcio de la Copa América en Valencia, cómo ha finalizado con éxito y cómo incluso se ha renovado. En esa misma línea, ¿qué me puede usted decir sobre el consorcio de la Volvo Ocean Race que se va a celebrar en Alicante? Es decir, ¿qué está haciendo Puertos del Estado al respecto, qué está haciendo el Ministerio de Fomento, que a usted le conste o qué iniciativas se están desarrollando en lo que le compete al Ministerio de Fomento? ¿Qué va a hacer Puertos del Estado para tratar de incrementar o de ayudar a que se incrementen los ingresos vía operaciones? Es una pregunta y una propuesta: Tome más cartas en el asunto sobre lo que yo he llamado antes la consultoría correctora, es decir, no solo la analítica. Usted y su departamento manejan muy bien los ratios, pero si los ratios no tienen una finalidad se quedan absolutamente en exposiciones verbales que podemos hacer usted o yo. Tengamos el sistema que tengamos —como usted bien dijo, porque así lo quiso el legislador— no implica que Puertos del Estado no pueda hacer más de lo que hace en ese aspecto. Planificación a largo plazo, encauzamiento de inversiones, planes de inversión estratégicos de conjunto, mejora de los servicios y mejora de las infraestructuras. Por último, también me gustaría que me distribuyera —que seguro que los tienen— los ratios de la inversión, en qué tipos de infraestructuras van, si van de abrigo, de diques, de ampliaciones, etcétera. Eso es importante también porque gira en torno a lo que yo estoy tratando en mi exposición, los ingresos, que es donde he hecho más hincapié. ¿Qué recomendaciones está trasladando usted a las distintas autoridades portuarias? ¿Qué control, por tanto, ejerce Puertos sobre el

porcentaje de ejecución presupuestaria? Cuestión no menos importante porque si las obras y las inversiones se demoran en el tiempo usted sabe que difícilmente vamos a poder mejorar los servicios y los ingresos.

Para terminar, le recomendaría que empezara por mejorar la página web de Puertos del Estado y actualizarla. Es una necesidad imperiosa en los tiempos en que vivimos y más tratándose de Puertos del Estado.

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

El señor **CAMPOY SUÁREZ**: Termino ya, señora presidenta. Muchas gracias por el tiempo concedido.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra la portavoz del BNG la señora Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA**: Gracias, señora presidenta, sobre todo por esperar a que pudiera incorporarme a la Comisión, ya que estoy compatibilizándola con la Comisión de Medio Ambiente.

Intervendré muy brevemente, señor presidente del Ente Público Puertos del Estado, para hacerle una pregunta muy concreta: Si se contempla alguna partida para el acceso al puerto exterior de A Coruña por ferrocarril, estando claro que no existe esa partida para el puerto exterior de Ferrol. Nos gustaría que nos pudiera aclarar esta cuestión.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el portavoz del Partido Socialista el señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Le doy la bienvenida, don Mariano Navas, presidente de Puertos del Estado, a esta Comisión de Fomento y Vivienda. Me va a permitir que le lea unas palabras que quizás le suenen y que aparecen en el «Diario de Sesiones»: Con carácter previo, me gustaría insistir en algo que me parece que nos puede dar luz a todo lo que tengo que decir después y es la forma compleja con la que se gestionan los puertos y, por consiguiente, la forma compleja con la que se presupuestan. Efectivamente, el legislador quiso que nosotros tuviéramos 28 planes de empresa, uno por cada Autoridad Portuaria. Son discusiones que tiene Puertos del Estado, en las que se acuerdan los resultados. E insiste la persona que dice esto: El legislador no quiso ni que Puertos del Estado se impusiera a la Autoridad Portuaria ni que la Autoridad Portuaria se impusiera a Puertos del Estado, es un acuerdo.

Estas palabras le suenan porque fueron dichas por usted mismo hace hoy precisamente un año, el 9 de octubre de 2006. ¿Por qué digo esto? Lo digo por la extraña introducción que ha tenido el portavoz del Partido Popular con relación a los presupuestos. Yo le preguntaría —y le pido disculpas, porque a él no es al que hoy se le invita a que comparezca aquí y se le pre-

gunte—, ante la extrañeza que me ha causado, quién fue ese legislador que posibilitó este sistema portuario que tenemos hoy. Pues fue un Gobierno del Partido Popular cuando el entonces presidente, señor Aznar, pasó de no hablar catalán a hablarlo en la intimidad y pactó con *Convergència i Unió* un modelo de gestión portuaria que es el que tenemos. No venga usted a reprochar al presidente de Puertos del Estado la situación, distinta a la de los demás presidentes de Puertos del Estado, cuando fue precisamente su presidente de honor, señor Aznar, quien implantó el sistema que tenemos hoy por hoy en España. Posteriormente tuvieron una legislatura con mayoría absoluta para cambiarlo, pero entonces no interesaba enfadar a los catalanes. **(El señor Campoy Suárez pronuncia palabras que no se perciben.)** Lo digo porque me extraña que hoy comparezca con la capacidad que tenga —y la tiene, y mucha, porque es un experto en la materia— el presidente de Puertos del Estado y le hagamos responsable de una situación que ha heredado, como otras muchas herencias que hemos encontrado que no nos gustan pero que ni ustedes cuando gobernaron con mayoría absoluta después ni nosotros hemos sido capaces de cambiar, porque todo el mundo sabe que, cuando se da un paso en esa línea, luego no hay paso atrás. Tenemos el sistema que tenemos, en el que los presidentes de las autoridades portuarias son nombrados por la comunidad autónoma y ratificados por la ministra de Fomento. Cuando viene aquí el presidente de Puertos del Estado tiene que dar cuenta de la situación, que es la que es, la que había con ustedes y con nosotros. Lo que no vale, señor Campoy, es que, cuando estén en la oposición, la aportación de las inversiones en su conjunto de Puertos del Estado se quiera descafeinar por ese sistema que estoy explicando y, cuando ustedes gobernaban, entonces sí aparecía en todos sus presupuestos y sí trasladaban en todos los lugares de España el presupuesto consolidado de Puertos del Estado imputándose a los Presupuestos Generales del Estado. No vale, eso es hacer trampa, eso es utilizar un método cuando a ustedes les interesa para trasladar una inversión de 2.000 millones de euros, que es la que tienen los Presupuestos Generales del Estado para Puertos del Estado, cuando ustedes gobernaban, y que no valga, que es lo que están diciendo sus diputados por muchos sitios de España, para que se impute a los Presupuestos Generales del Estado porque por este sistema que acabo de explicar no se puede imputar. Eso es hacer trampa, y la trampa no se puede hacer cuando quien ha hecho que esto sea así fue el anterior Gobierno del Partido Popular. Con todo mi cariño, respeto y admiración, porque ha hecho una intervención correctísima, en toda regla, me parecía que esta introducción distorsionaba un poco el mensaje, y como portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, con ese aprecio que le tengo, quería dejarlo claro.

Pero entrando ya en lo que nos trae, que es la valoración que nos hace usted como presidente de Puertos del Estado, me gustaría —porque ya he consumido mucho tiempo— que nos dijera cómo valora, independiente-

mente de lo que acabo de explicar, que sean cerca de 2.000 millones de euros la inversión que se imputa a Puertos del Estado para el año 2008 en los Presupuestos Generales del Estado, que va a suponer un incremento del 31,8 por ciento, 472 millones de euros. Concretamente le preguntaría: ¿Qué proyectos más destacables trasladaría de los que se plantean en esta inversión para el próximo año 2008? ¿A qué se dirigen las inversiones fundamentalmente? También nos gustaría, porque es un tema de gran calado, que nos dijera si se licitan por primera vez las autopistas del mar. Es un tema muy importante al que nos gustaría que dedicara un tiempo porque es la primera vez que se consigna en los Presupuestos Generales del Estado una partida importante para llevar a cabo las autopistas del mar.

Por último, nos gustaría saber su impresión sobre cómo se está evolucionando en los ingresos, el importe neto, la cifra de negocio y de gastos del presupuesto vigente en 2007 y cómo prevé el de 2008. Para finalizar, querríamos que nos dijera algo sobre las bases de lo que usted considera que tiene que ser el presupuesto consolidado para el próximo año y su valoración.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el presidente de Puertos, señor Navas.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Navas Gutiérrez): Para mí es un honor tener la oportunidad de responder a cuantas preguntas me formulen. Dicho eso con carácter previo, y refiriéndome a la intervención del señor Campoy, me gustaría decirle —aunque ya se ha dicho— que estamos ante un modelo que surge de la Ley de 1997, que atribuye la designación de presidente y su separación a las comunidades autónomas, que además tienen mayoría en los consejos de administración. Dicho esto, las autoridades portuarias, en tanto que entidades cuyo ámbito económico supera con creces el ámbito físico donde se ubican y abarca más de una comunidad autónoma —eso es lo que hace que se califique como de interés general—, son entes públicos del Estado que reportan al Ministerio de Fomento a través de Puertos del Estado y cuyos presupuestos se confeccionan a través de unos planes de empresa acordados entre Autoridad Portuaria y Puertos del Estado, y en el caso de que ese acuerdo no se produzca —situación muy límite a la que, que yo recuerde, en el sistema portuario solamente se ha llegado una vez—, le corresponde a la ministra de Fomento aprobar el plan de empresa. Este es un modelo que exige consensuar mucho, pactar mucho, y el órgano que distribuye el Fondo de Compensación Interportuario, que cada vez está más dotado económicamente, es un órgano colegiado formado por 28 autoridades portuarias y presidido por el que les habla. Tengo que decirle con satisfacción que en esta legislatura se han producido los acuerdos por unanimidad, con independencia de cuál sea el origen político de los presidentes que se sentaban allí. Yo no tengo por costumbre cambiar el enunciado, sino intentar

solucionar el problema sin cambiar el enunciado. Este es el enunciado y así es como lo estamos resolviendo.

Planteaba S.S. una inversión muy importante, 1.662 millones de euros. Es cierto que la curva de Gauss en el cenit no es un punto, a veces es una asíntota que dura más de un ejercicio, y estamos en este supuesto. Se han producido retrasos en la ejecución de ciertas obras que han hecho que se acumulen anualidades en el año 2008. De hecho —y no deja de ser significativo—, prácticamente el 49 por ciento de esa inversión se residencia en cuatro puertos, que son Gijón, A Coruña, Barcelona y Valencia, que una vez superados una serie de problemas se plantea la ampliación del puerto por el norte, cuestión en la que Puertos del Estado ha luchado mucho para combatir un mensaje que pudiera no ser ventajoso para Valencia, en el sentido de que la Copa de América significa una apuesta exclusiva para actividades lúdicas del puerto condenando la actividad comercial. El mensaje que hemos transmitido siempre es que son dos actividades perfectamente compatibles, y la prueba del nueve es que vamos a ganar capacidad en Valencia, y aparece una inversión muy importante.

Como le digo, los ingresos de negocio son 1.023 millones de euros, ingresos por tasa que se alimentan fundamentalmente del canon de ocupación —aquí tengo la cifra—, que es el 28,7 por ciento de la recaudación, seguido de la tasa a la mercancía, que es el 25,4, y la tasa al buque, que es el 16,7. Estos porcentajes hay que explicarlos. Mientras que la tasa a la ocupación y la tasa al buque son variables, sometidas al tráfico portuario, el canon de ocupación es una tasa de ingreso fijo, y ahí hemos progresado de forma extraordinaria. No tengo la cifra, pero creo recordar que en los últimos años hemos pasado del 17 por ciento al 28,7 por ciento. ¿Por qué? Porque ha habido el consenso exigible entre autoridades portuarias, cualquiera que sea su sombrero, y Puertos del Estado para poner mayor superficie para ser concesionada y porque hemos propiciado una política que yo creo que es importante, y es la política de actualizar los valores del suelo, que eran, a nuestro juicio, unos precios muy baratos que hacían que hubiera una cierta presión hacia el puerto para colocar instalaciones que podrían tener otra ubicación posible y colmataban unos espacios que son bienes escasos. El colmo sería cuando estuviéramos colmatando espacios ganados al mar, que, como es bien sabido, tienen un coste de generación muy alto y un coste medioambiental mucho más alto. Hay una política de consenso —y los consensos se consiguen con mucho esfuerzo— que ha permitido que en la distribución de ingresos tengamos una parte fija mucho más alta que la que nos encontramos, que a su vez era muy superior a la de los cuatro años anteriores, en una tendencia con la que se está consiguiendo nuestro objetivo, superar el treinta y tantos por ciento, o sea, que la tercera parte de los recursos sean por canon de ocupación.

Cuenta de pérdidas y ganancias. Los gastos de explotación en el sistema portuario, puerto a puerto, a nivel consolidado son muy sencillos. Prácticamente son tres

partidas. Por un lado, los gastos de personal, que han crecido hasta 273 millones de euros y la previsión de cierre es de 253 millones de euros. La razón es que nos encontramos con que hay de atender el IPC que está en el convenio colectivo y una serie de responsabilidades que está asumiendo el sistema portuario que son *ex novo*, por ejemplo, todas las responsabilidades asociadas al tema de *security*, los planes de protección en los puertos. La Unión Europea y también este Parlamento quisieron que esas partidas fueran asumidas bajo el principio de suficiencia económica y no universalizadas. Es una singularidad que no sé hasta qué punto potencia el transporte marítimo en perjuicio de otros modos de transporte, pero eso lo tenemos también que aglutinar. Eso requiere inversiones y un incremento de personal. Nosotros planteamos un incremento de personal al Cecid de 76 personas. Los presupuestos se han hecho para atender ese incremento de personal y el incremento del 2 por ciento, aparte de una tendencia histórica de recalificaciones de personal por el procedimiento de gestión por competencia, pasando de gente poco especializada a más especializada, con mayor capacidad de valor añadido en la actividad portuaria. Otra gran partida son las amortizaciones. Somos de los pocos modos de transporte que amortizamos la inversión porque nosotros financiamos. Por consiguiente, nos amortizamos también en términos de reposición. La partida es de 283 millones de euros. Luego están los otros gastos de explotación que son asistencia interna, asistencia externa, conservación y mantenimiento, etcétera. El conjunto de los gastos es de 792. Como usted bien decía, afortunadamente, crecemos en ingresos más que en gastos. El presupuesto de ingresos ordinarios ha crecido respecto al presupuesto del año 2007 un 8,4 por ciento; el de gastos ordinarios, un 9,1, pero puesto en relación significa que en los resultados de explotación hemos crecido el 6,5. Eso respecto al presupuesto, pero si no nos referimos al presupuesto, sino a la previsión de cierre del ejercicio, que es un concepto que económicamente es mucho más próximo, nos encontramos con que los ingresos ordinarios han crecido el 9,6 por ciento, los gastos ordinarios el 7,1 por ciento y los resultados de explotación el 16,2 por ciento.

Se preocupó usted de un tema que está en la mente de todos: los orígenes de fondo para atender a esas aplicaciones sin romper el principio de autosuficiencia económica. Citaba usted acertadamente que en los recursos generados por las operaciones estaba el endeudamiento, la enajenación de activos y el apalancamiento comunitario. Pues bien, en estos presupuestos, el 26 por ciento aproximadamente es endeudamiento, el 26 por ciento es apalancamiento comunitario y el resto son recursos generados por las operaciones. Le tengo que decir una cosa relevante: Del endeudamiento, aproximadamente el 50 por ciento se lo llevan solo Barcelona y Valencia. La ampliación del puerto de Valencia va a requerir una ayuda de fondos europeos importante y también de endeudamiento. Ahora bien, para entender estas cifras

hay que contextualizarlas y hay que observar que, a diferencia de los tráficos, que crecen tendencialmente, la inversión crece a saltos. Estamos en un salto inversor que nos va a permitir superar nuestra falta de capacidad y nos va a introducir durante unos años en un exceso de capacidad hasta que tengamos que dar el salto siguiente. A mí no me parece razonable, en términos estrictamente técnicos y económicos, observar la inversión portuaria sobre la base de unos crecimientos del año anterior. Si estamos en un salto inversor llegará un momento en que habrá una caída brusca de inversión, la famosa curva de Gauss, que no nos exige generar tanto recurso hasta que superemos la capacidad instalada otra vez con la demanda de servicios portuarios y tengamos que dar un salto inversor. Esta inversión, la que está en curso, la que se ha contratado nos va a permitir incrementar nuestra capacidad instalada al doble, manteniendo nuestro nivel de ocupación, que es del orden del 50 por ciento. El nivel de ocupación del 50 por ciento, en término medio, es un nivel de altísima calidad, que supone prácticamente, salvo supuestos muy excepcionales, que no haya colas de espera, para atraque y para ser atendido, que es otro tema de los servicios; desde el punto de vista infraestructural, está pensado para que no haya colas. Y nos enfrentaremos al final del PEIT con una capacidad instalada que nos permitirá asegurar que la infraestructura portuaria no será ningún limitante para el crecimiento económico y social de España, de nuestros importadores y exportadores.

Hablaba usted del alto porcentaje de enajenación de activos. Estamos en un momento en que andamos a saltos. Nos encontramos con que la condición de centralidad urbana de ciertos puertos está dando lugar a que haya que abandonar ciertos espacios portuarios que están muy forzados por la ciudad y recuperar unas cantidades para reponer la infraestructura en otro sitio. El ejemplo típico que usted conoce, que se gestó en la anterior legislatura, es el tema de A Coruña, en el que tanto el muelle de Batería como el de San Diego supuso una operación de enajenación muy importante, de 150 millones de euros, como mínimo, que va a permitir captar unos recursos que, junto con los generados por las operaciones y el aparcamiento comunitario, nos van a permitir hacer el puerto de Langosteira. Insisto en que, a mi juicio, caeríamos en el error de proyectar esta cifra hacia el futuro con un coeficiente de crecimiento, porque cuando lleguemos a la capacidad que nos hemos puesto como objetivo, el doble de la capacidad instalada actual, será en unos años en que la generación de recursos será mayor que la necesidad de inversión. Todo esto se basa en una prognosis de tráfico, que en España está creciendo de una forma espectacular, no por la bondad de los gestores portuarios, sino por el simple hecho de que estamos creciendo al 4 por ciento del PIB, y un país que crece al 3,8 ó 4 por ciento del PIB tiene una capacidad de generar flujos comerciales impresionante, unido a la ventaja que tenemos por nuestra posición geográfica de ser plataforma de transbordo de contenedores.

Con esto he intentado contextualizar un poco la preocupación que usted sentía, que está en el *core being* de la actividad de Puertos del Estado que, insisto, es una actividad que exige importantes ejercicios de consenso con las autoridades portuarias. Créame, hay autoridades o gestores portuarios de todos los colores, y no me refiero a las tendencias políticas sino al carácter, los hay simpáticos, antipáticos, requetesimpáticos, etcétera.

Hacia usted una batería de preguntas muy concretas y hablaba de la Copa América. Yo no quiero decir que el papel de los puertos en el consorcio de la Copa América sea una posición que está a la orden. El consorcio Copa América, como usted sabe, es una figura consorcial que integra, en el caso de Valencia, a la Administración General del Estado, a la Administración autonómica y al ayuntamiento. Pero desde el punto de vista de las relaciones con el puerto no es más que un concesionario. Si quiere usted, un concesionario privilegiado por su composición societaria, pero es un concesionario más. De forma que las relaciones que existen entre el consorcio y la Autoridad Portuaria se rigen por los usos y costumbres habituales en todo concesionario. Y todas las decisiones en el seno del consorcio son ajenas a la propia Autoridad Portuaria, que actúa a la orden. En el caso de Alicante, no sé qué figura se adoptará ni con qué composición. Pero estoy convencido, y sería mi apuesta, que el puerto de Alicante no tendría más papel de liderazgo en esa operación que el que le corresponde como titular de un suelo, y ese suelo será ocupado por el consorcio con el título correspondiente para los usos y aprovechamientos pertinentes que, conforme a la legislación vigente, decidan los socios. De modo que no atribuyamos a la Actividad Portuaria más papel que ese. Si bien es cierto que la Autoridad Portuaria ha hecho un tremendo sacrificio, porque no ha cobrado cánones en un porrón de años y ha puesto a disposición unos espacios que, en términos de oportunidad comercial, podían haber tenido otros usos. Ha arrimado el hombro, desde el punto de vista estrictamente de ayuda en especie, pero no es el que lidera la operación Copa América ni muchísimo menos. Es el ámbito territorial donde se desarrollan unas actividades cuya competencia se residencia en el consorcio.

¿Cómo incrementar los ingresos? En mi opinión, los puertos españoles tienen que ser baratos y eficaces. ¿Eso qué quiere decir? Que una vez que pasemos esta embolada inversora para tener la capacidad instalada exigible, los puertos en la medida de lo posible, tienen que reducir la presión que ejercen. Los puertos no son un negocio en sí mismos y en la medida en que tienen que ser los menos inflacionarios posibles, cuando hayamos acabado el esfuerzo inversor y tengamos capacidad instalada para los próximos diez años con un mantenimiento y una reposición razonable, tienen que bajar tarifas, no subir las. No estamos para ganar dinero sino para que nuestros importadores y exportadores puedan acceder a otros mercados en mejores condiciones de las que pueden acceder ahora. Esa es la reflexión que me hago y que me

cuesta mucho consensuar con las autoridades portuarias, porque se aproximan a este fenómeno de otra forma. La Autoridad Portuaria no puede ser la caja tonta que atiende a una serie de compromisos que no pueden ser atendidos por otros sectores. Hay que bajar tarifas, ser puertos baratos, de forma que el efecto inflacionario de nuestros importadores y exportadores sea el menor posible y nuestros productos situados en los mercados sean baratos. Yo no voy a El Cortes Inglés a ver lo que necesito; voy a El Cortes Inglés a comprar lo que necesito. Esa diferencia de matiz es especialmente relevante con consensos bastante complicados. La última rebaja tarifaria sustantiva que se hizo en España fue en el año 1996, con una reducción media del 35 por ciento, que fue tremendamente valorada por los usuarios últimos del puerto que son importadores y exportadores, y muy contestada por los usuarios directos de los puertos, empresas de intermediación, consignatarios y estibadores, pero se hizo lo que se tenía que hacer. Cuando tengamos oportunidad de hacer lo mismo, habrá que hacerlo.

Planificación a largo plazo. El legislador sí nos da cierto instrumento, como es el plan director. Ahora mismo el plan director es un instrumento de planificación que se hace puerto a puerto, que permite tener una foto fija del puerto en un horizonte determinado, de forma que solo se va a permitir que en el plan de empresa se establezca qué fase de ese plan director se hace. Ese plan director lo aprueba la ministra de Fomento y requiere ser sometido, como cualquier otra planificación, a la Directiva relativa a los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. Tenemos un instrumento eficaz pero no tenemos un instrumento que nos haría falta, y es contemplar un plan director a nivel de fachada. Eso hubiera exigido una modificación normativa que nosotros propusimos y cuyo recorrido es conocido por todos. Creo que hace falta una planificación por fachada, no una planificación puerto a puerto porque si no todos los puertos caerían en la tentación de atribuirse para sí todos los tráfico de España, con lo cual resultaría que la sobrecapacidad sería absolutamente insufrible. Nos faltan instrumentos normativos de los que el legislador no ha considerado oportuno dotarnos por el momento.

La distribución de la infraestructura es un dato muy habitual de la información que suministramos. En el período 2005-2009, con la inversión adjudicada, en marcha y entrada en servicio, la distribución es la siguiente: El 37,8 por ciento son obras de abrigo, señales marítimas y accesos marítimos; el 32,08 son muelles y atraques; el 4,7 son accesos terrestres en la zona de servicio—interesa señalar que nosotros no tenemos competencia en los accesos fuera de la zona de servicio, porque si no para nosotros sería un gasto más, no una inversión—; en superficies terrestres y terrenos, el 5,60 por ciento; en las relaciones puerto-ciudad y medio ambiente el 2,52 por ciento; en informática ED, lo que en general llamamos la infoestructura, que es una asignatura de

futuro, la inversión es del 1,54 por ciento, y luego hay un cajón de sastre, un resto de inversiones hasta completar el cien por cien, que es el 6,91 por ciento.

Recomendaciones a las autoridades portuarias en la ejecución presupuestaria. Es una lucha importante que tenemos. A veces, alguna autoridad portuaria se enfrenta de manera muy voluntarista a la hora de confeccionar los presupuestos. Cuando hacemos la previsión de cierre —el legislador también quiso que a mediados de año, cuando pactamos el plan de empresa, proyectamos hacia el futuro pero miremos al pasado— tenemos que contrarrestar ese voluntarismo a la hora de presupuestar. Este año la previsión de cierre, conforme nos han prometido ante la Biblia, los puertos van a cumplir, en términos consolidados, el 94 por ciento de la inversión, pero a veces nos frustran esas expectativas. Deberíamos prever alguna medida correctora de cara al futuro para que un incumplimiento sucesivo por parte de una autoridad portuaria no desembocara en algo. Por ejemplo —eso lo estamos haciendo—, condicionar la anualidad de fondo europeo al cumplimiento de determinados objetivos de ejecución de obras. Son medidas de andar por casa que exigen un grado de consenso, pero permiten disciplinar un poco a la Autoridad Portuaria.

Mejorar la página web de Puertos del Estado. Tenía la ilusión de que la página estaba bien. Acepto su crítica y esta tarde me pondré a releerla y a ver en qué medida podemos mejorarla. Nosotros tenemos una empresa participada al 51 por ciento que se llama Portel, que es una empresa muy prestigiosa que funciona en toda España aportando info e infraestructura no solo al transporte marítimo sino a otros muchos, con contratos importantísimos en Latinoamérica, que va a recibir una reprimenda notable esta tarde cuando observe que lo hace muy bien para los demás y, sin embargo, en casa no nos cuida como debiera.

En relación a la pregunta que hace la representante del BNG, quiero repetir lo que ya le decía. Las inversiones fuera de la zona de servicio del puerto no son competencia del puerto, aunque eso no quiere decir que nosotros nos desentendamos de ellas. En este sentido, en lo que hace referencia al puerto exterior de A Coruña por ferrocarril, hemos establecido un acuerdo con la Dirección General de Ferrocarriles para realizar un estudio común, es decir, pagado por Puertos del Estado pero dirigido también por la Dirección General de Ferrocarriles, que nos va a permitir identificar las matrices de origen y destino de mercancías para cuantificar de forma fehaciente cuáles son las capacidades y las exigencias del transporte ferroviario. No se trata del voluntarismo de decir que hace falta ferrocarril, sino de saber qué tráfico vamos a mover y de tener un estudio de alternativas. Cuando tengamos eso hecho, seguramente la Dirección General de Ferrocarriles tendrá un instrumento más potente que el que dispone ahora para la toma de decisiones que les corresponden a ellos.

Respecto a la pregunta del portavoz del Partido Socialista Obrero Español sobre la valoración de las inver-

siones, me remito a lo que acabo de decir. Yo creo que es una inversión que va a permitir, para finales de esta legislatura y en los albores de la siguiente, disponer de una capacidad instalada suficiente y con ese nivel de calidad. Le estoy hablando del 50 por ciento de nivel de ocupación del puerto y eso significa que ningún barco espera. Junto a este esfuerzo inversor, si pudiéramos disponer de los instrumentos normativos necesarios —ya propusimos una modificación de ley que tuvo el recorrido que tuvo— que nos permitieran mejorar la capacidad que le corresponde a las autoridades portuarias de liderar las ofertas que prestan los servicios portuarios, nos colocaría en un sistema portuario muy relevante. Nosotros no nos podemos permitir el lujo de adoptar modelos mediocres por nuestra posición geográfica. Yo recuerdo que hace muchos años el presidente de un puerto alemán decía: A mí el modelo portuario alemán me preocupa poco mientras que esté donde estoy. Pues bien, esa reflexión que se hacía él por su condición de centralidad en lo que es el PIB europeo es una reflexión que nosotros no podemos compartir dada nuestra condición periférica y ultraperiférica. Con nuestro modelo de gestión, con nuestra forma de hacer las cosas, con nuestra inversión, tenemos que superar este déficit que viene de nuestra posición geográfica alejada.

En cuanto a los proyectos más destacados en el año 2008, son los que tienen una mayor inversión, y aquí tengo la relación. Uno es la ampliación del puerto de Gijón, con un dique exterior de 4 kilómetros y unos muelles de 1,2 kilómetros de atraque. Vamos a tener un puerto capacitado para alimentar todas las necesidades de carbón de España en su conjunto. El puerto de Langosteira, que nos va a permitir hacer un dique de abrigo de 3,5 kilómetros y trasladar una serie de instalaciones de petróleo que ahora mismo están en A Coruña, con un tancaje en el muelle de San Diego, con lo que ganaremos medioambientalmente en la medida en que vamos a liberar la ciudad, no de un riesgo, porque todas las medidas del tancaje y del polducto son escrupulosamente conforme a lo que dicen las recomendaciones nacionales e internacionales, pero sí unos espacios que nos van a permitir realizar allí otros usos y un tratamiento medioambiental mucho más cuidado. En Algeciras, el puerto exterior de Isla Verde. En Algeciras el puerto juega un papel fundamental, no tanto para la demanda interna y externa de España, sino como una actividad económica generadora de mano de obra directa, indirecta e inducida, y fortalecer la capacidad instalada a través de Isla Verde fidelizando determinados tráficos y determinados operadores es una apuesta de futuro fundamental para la economía de Algeciras. El nuevo puerto de Sevilla. Sin esta nueva exclusiva, Sevilla observaría su futuro de forma lánguida por la sencilla razón de que cada vez queda menos flota que cale lo que le permite la actual exclusiva.

El puerto de Granadilla todavía tiene un recorrido; veremos cómo se resuelven algunos conflictos internos sobre la viabilidad del puerto y luego la ampliación de

los puertos de Valencia y Barcelona. A la de Valencia me he referido claramente, hay que observarla con bastante atención porque ya los operadores nos están demandando que nos aclaremos sobre qué tipo de modelo portuario tiene Valencia a la vista de que dispone de otras alternativas en Castellón, en Sagunto, etcétera, con lo cual es una decisión que no se puede retrasar demasiado. De todos es conocida la apuesta que existe por parte de Hutchinson, operador internacional vinculado a toda una red de grandes operadores, que ha optado por el puerto de Barcelona. Autopista del mar. El 5 de noviembre se abren las plicas de la autopista del mar después de un esfuerzo con Francia y con la Unión Europea para dotarnos de un pliego exigente, que es el primero que va a salir después de que fracasara una iniciativa anterior entre Finlandia y Alemania. Hay condiciones difíciles de pactar con Francia y la Unión Europea, porque esta no tiene mucho recorrido en la práctica de la implantación de la autopista del mar. Espero que existan licitadores, que haya licitadores españoles y que seamos capaces de inaugurar una línea que reduzca los arcos de transporte terrestre, libere la carretera de tráfico pesado a favor del tráfico marítimo, ganando en cuota de Kioto, en eficacia y que seamos capaces de mantener esa línea más allá de la subvención. Sería terrible que la subvención viniera a consolidar una ineficacia, y habría que aprovechar el tiempo de la subvención para que los empresarios privados tuvieran la capacidad de reconverter sus problemas y darles proyección de futuro. Esa es la alternativa que tenemos ante los Pirineos. Mientras que los franceses no nos dejen perforar más los Pirineos la única alternativa que tenemos es superar el extracoste de transporte que tenemos por vía marítima. Es una apuesta que el sector privado no va a hacer como no sea de la mano de las administraciones, dentro del marco de subvención que apoya Bruselas. En eso estamos. El 5 de noviembre se cierra el período de presentación de licitadores y confío en que a finales de año, en una cumbre hispano-francesa que tengo entendido que se va a celebrar, podamos anunciar por lo menos la relación de empresas admitidas y rechazadas.

En cuanto a la evolución de ingresos y gastos, ya he dado cuenta de ello insistiendo en que, desde mi punto de vista, la política lógica será reducir gastos e ingresos en la medida que acabe este embolado de inversores.

No sé si con esto he dado respuesta a todas las preguntas; me someto a las que quieran formularme si así lo desean.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): A continuación, pasamos al siguiente punto del orden del día. **(El señor vicepresidente, Del Ojo Torres, ocupa la Presidencia.)**

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA (SALGUEIRO CARMONA). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS**

**MIXTO (número de expediente 212/001675) y POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/001719).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Del Ojo Torres): Señorías, continuamos la sesión y lo vamos a hacer con la sexta comparecencia, la del señor presidente de la entidad pública empresarial Renfe-Operadora, don José Salgueiro. Me dice la letrada que intervienen primero los grupos.

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Merino.

El señor **MERINO LÓPEZ**: Después de ver el presupuesto con el detalle que hemos podido, nos llama la atención que este año el presupuesto de Renfe sea casi lo de menos. Lo de más es el presupuesto de las otras compañías que hacen cuestión en materia de ferrocarril como Seittsa e incluso la Dirección General de Ferrocarriles, porque entre las dos hacen bastante más presupuesto para el ferrocarril que la propia Renfe-Operadora, que creo que ha quedado es una situación bastante alicaída como vamos a ver. Casi todos los altos cargos que han pasado por el Congreso, empezando por la ministra, a lo largo de estos años se les ha llenado la boca de decir que la inversión en el ferrocarril se ha multiplicado no sé por cuantas veces respecto al Partido Popular, que es lo que se lleva a lo largo de estos años en casi todas las materias y en casi todos los ministerios. Otro año más vemos que eso no es verdad en Renfe porque el presupuesto apenas sube el 2 por ciento. Pasa de 1.200 millones de euros a 1.236 en 2008. Como dije el año pasado y el año anterior, ya no se puede poner como excusa que el Partido Popular lo ha dejado muy mal, porque han pasado cuatro presupuestos. He visto el «Diario de Sesiones» del año 2000 y ya no era una excusa que se pudiera decir que el Partido Socialista en 1995 nos lo había dejado muy mal. Después de cuatro presupuestos lo que no se haya podido hacer o mejorar es difícil que se consiga en este punto de la legislatura. Ya es un presupuesto puramente de Renfe y, por tanto, la voluntad política se traslada al presupuesto. El interés por el ferrocarril convencional es muy escaso. Se deduce de este presupuesto y no olvidemos que aquí se incorporan presupuestos de Cercanías —están las de Madrid y Barcelona— y es verdad que si vemos el presupuesto de la Dirección General de Ferrocarril se dedica a las Cercanías un 22 por ciento menos que el año pasado, y esa sí que es una cifra que se supone en actuaciones de infraestructuras, pero lo que está claro es que esta dirección dedica a las Cercanías un 22 por ciento menos que el año pasado. De las líneas regionales y de largo recorrido mejor no hablar, porque en los últimos cuatro años se han ido olvidando a su suerte, y el deterioro no hay más que verlo en los coches en muchas regiones. Ya lo denuncié el año pasado y este es aún peor, por lo menos en las regiones donde lo he podido ver personalmente.

En lo que se refiere al presupuesto en las distintas regiones, en el País Vasco reducen prácticamente el 50 por ciento; en Cataluña, en cambio, lo multiplican por cuatro; en Galicia, obviamente como hay un acuerdo no existe en este presupuesto; pero en Andalucía se reduce también el 50 por ciento; sube algo en Asturias; por supuesto, en Cantabria un año más no existe ni en este ni en ninguno de los otros órganos, organismos o entidades del ferrocarril. Cantabria no existe en este presupuesto, lo que es cierto si vemos los trenes que van a Cantabria. No hay más que verlo para saber qué poco interés hay en eso. Además, en esto tampoco engañan ustedes a nadie porque han puesto en el presupuesto 68.000 euros —el año pasado cero euros, este año 68.000 euros—; en Murcia baja el presupuesto; en Valencia, en cambio, sube. Es de las pocas que suben junto con Cataluña, porque en Aragón baja un 80 por ciento, en Castilla-La Mancha, un 70 y, en Madrid, baja casi un 40 por ciento. ¿Qué significa eso? Que para mantener un presupuesto —el importe total no varía de alrededor de los 1.200 millones de euros para el año 2008—, si quieren ustedes subir a unas regiones tienen que bajar a otras, sin lo cual, para la subida tan fuerte que han hecho en el presupuesto de Cataluña, han tenido que reducir drásticamente en casi todas las demás regiones. Por tanto, la conclusión que saco del presupuesto es que hay un desequilibrio presupuestario importante; que duplicar el presupuesto de Cataluña hace que se reduzca de forma extrema, radical el resto de presupuestos de las demás regiones; que Renfe queda mal en este presupuesto, porque va a menos, y no hay más que ver los totales para saber que un crecimiento inferior al 2 por ciento o de alrededor del 2 por ciento es mucho menos que el IPC y, por tanto, se está reduciendo la competitividad de Renfe.

Si el año pasado triplicaron la inversión en Cataluña respecto a 2006 y este año la multiplican por cuatro, algo falla cuando a la hora de gestionar están pasando los desastres que ha habido. El año pasado se incrementó el presupuesto de forma importante, este año se multiplica por cuatro y está pasando lo que está pasando; eso significa que cada día gestionan peor el ferrocarril, y el ejemplo de Cataluña es el más llamativo, pero no el único, porque los accidentes de Castilla y León son otro ejemplo de lo ocurrido a lo largo de estos últimos tiempos. Posiblemente hay una deficiencia grave en la capacidad de gestión, aunque no tanto en el presupuesto, que lo hay, pero la cuestión está en ejecutarlo, porque si no se ejecuta el presupuesto de poco sirve que pueda incrementarse año tras año. Da igual que a Cataluña se le multiplique la inversión por tres si a la hora de la verdad no se gestiona bien ese presupuesto, y pienso que lo que ha ocurrido este año en Cataluña denota claramente la incapacidad del ministerio para gestionar bien el mismo, los servicios públicos, y ahí están las pruebas; yo me limito únicamente a hablar de lo que ha ocurrido, de lo que se está comentando y de lo que todos hemos visto en los medios de comunicación.

Al dedicar un mayor esfuerzo a la alta velocidad se están olvidando progresivamente del ferrocarril convencional, no hay más que verlo año tras año. Han pasado cuatro años y ya no pueden poner como excusa permanente al Partido Popular. Ustedes son los responsables del día a día en Barcelona, no el Partido Popular. Pueden dar gracias de que el Gobierno tripartito no se queja y acepta los desastres, porque después de su gestión en el famoso túnel no están para quejarse mucho de la gestión de Renfe; han demostrado que su capacidad es todavía peor gestionando la poca obra que hacen en el Gobierno de Cataluña. Si estos desastres hubieran ocurrido con el Partido Popular no sé qué hubiese dicho y qué hubiese hecho el tripartito. Me parece que aquí una de dos: o hay mala gestión o hay gafe. Alguno de los cargos del ministerio ha dicho que había mala suerte y que en Cataluña habían coincidido todas las hecatombes posibles en el menor tiempo. Si hay gafe, ¿quién es el gafe, la ministra, el señor Zapatero o ambos? Yo no creo en los gafes, más bien creo en la mala gestión, por tanto, no se puede decir que es mala suerte. O es mala suerte o es mala gestión. Pienso que es mala gestión. Espero que este sea el último presupuesto que nos traigan para que mejore Renfe de su decaimiento progresivo, porque si no la verdad es que tanto las líneas convencionales como de largo recorrido, incluso de Cercanías —y el ejemplo de Barcelona no es el único, obviamente—, denotan que Renfe-Operadora como tal ha ido deteriorándose en estos últimos años, y creo que su gestión es muy mejorable.

Respecto a las dudas que le he trasladado, señor presidente, aparte de agradecerle su presencia y desearle una mejoría lo más inmediata posible para que pueda subir y bajar de los trenes con normalidad, le agradecería que me las aclarara. Hay una serie de deficiencias en el presupuesto, por las que yo le he preguntado, tanto en las bajadas importantes de esas regiones como en los incrementos —también importantes— que ha habido en el caso de Cataluña, y menos en Valencia, y quisiera que me aclare, porque a lo mejor hay alguna deficiencia en mi exposición y no he llegado a analizarlo en el presupuesto exactamente. Además, es que hemos llegado a tal extremo en este presupuesto que para hablar de ferrocarril hay que ver cuatro entidades distintas —en las cuatro hay presupuesto, incluso en unas más altas que en las del propio ferrocarril—: Dirección General de Ferrocarriles, Seittsa, Adif y Renfe. Al final, como son tantos organismos yo no sé si eso lleva a que se pierda coordinación y operatividad, pero el caso es que cuando Renfe era Renfe y funcionaba como tal no se dispersaba tanto la actuación del presupuesto, y era bastante más fácil analizarlo, cosa que ya no tiene nada que ver con la propia operatividad de la compañía.

En cualquier caso, señor presidente, le agradecería que me aclarase esas cuestiones que he puesto sobre la mesa, así como también la situación de Cercanías en Cataluña, que a mi grupo le preocupa porque nunca había ocurrido; y no se puede poner como excusa al Partido Popular cuatro años después. Nos gustaría que

nos dijera cuál es la situación actual, qué soluciones se han puesto en marcha y cuál es el futuro que espera a las Cercanías de Cataluña, sobre todo en Barcelona. No es este el único grupo que a lo largo de estos años se ha preocupado por las Cercanías de Barcelona, también ha habido otros.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Del Ojo Torres): Señor Merino, debe ir acabando.

El señor **MERINO DELGADO**: Como no están los representantes del resto de grupos que tienen algo que ver y que han planteado esta cuestión, lo pongo yo sobre la mesa para que usted, si es tan amable, nos conteste.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Del Ojo Torres): Vamos a dar la palabra a la señora Fernández, del Grupo Mixto. Sabemos que está usted repartiendo el tiempo en otras comisiones, así que, como dice el presidente de la Comisión, sin que sirva de precedente, tiene la palabra.

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA**: Gracias, señor presidente, sobre todo por la consideración que ha tenido al comprender esta situación tan complicada de andar de un lado para otro. De todas formas, la función que me correspondía en la Comisión de Medio Ambiente está finalizada.

Quisiéramos aprovechar la comparecencia del señor presidente de Renfe para hacer un par de preguntas, que son de nuestro máximo interés. En los presupuestos territorializados de Galicia aparece una partida de 80 millones de euros para instalaciones y medios de Cercanías y media distancia. Para nosotros sería importante que nos explicara esto, porque quisiéramos saber si el hecho de que esté esta partida en los presupuestos del año 2008, significa que es un indicio de que se piensa dotar a Galicia de servicios de Cercanías en algunos tramos del eje atlántico, porque lo que representa el servicio para la población de esta zona es fundamental para nuestro país. Entendemos que la partida de 80 millones es importante, pero dada su discrecionalidad nos gustaría que nos concretara qué actuaciones se van a ejecutar, porque puesto así no tenemos la garantía de que al final los 80 millones sean efectivamente ejecutados en Galicia.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Del Ojo Torres): Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra la señora Puig.

La señora **PUIG GASOL**: Bienvenido, señor presidente de Renfe-Operadora, a esta que es su Comisión. Como cada año, podemos preguntar y discutir un poco temas que no han quedado bastante claros en los presupuestos o bien que nos suscitan dudas.

Antes de comenzar a preguntar sobre esos temas, me gustaría decir a los señores del Partido Popular: bienvenido, mangas verdes, como dirían en otros tiempos,

porque ya es hora de que se den cuenta de que en Cataluña faltaba mucha inversión, puesto que hemos subido mucho el número de habitantes y no se han hecho las inversiones, pero no en esta legislatura sino en la otra. No voy a seguir con esto porque lo que corresponde hoy es hablar de los presupuestos para 2008. En esta Comisión se ha hablado muchas veces de no tocar el retrovisor, y siempre lo han dicho ustedes, no nosotros. El señor Merino podía mirar la comparecencia de la ministra, el día 14 de agosto, en la que nos explicó perfectamente qué pasaba en Cercanías Renfe en Barcelona. Como usuaria, y además catalana, tengo que decir que ustedes, señores del PP, utilizan a los catalanes indignamente, y se lo digo casi de forma personal; hoy nos quieren mucho y mañana nos ponen en contra de otros. Pero no quiero hablar de este tema, sino de los presupuestos de Renfe-Operadora.

Por lo que he entendido, señor Merino, Renfe-Operadora se está preparando —y creo que lo hace bien— a través del PEIT y a través de su plan estratégico, para la liberación que tendrá este sistema ferroviario. Renfe-Operadora va a llevar trenes y va a hacer inversiones, pero su importancia va a radicar en los trenes, en ser un operador de trenes, por lo que entiendo. Por eso es muy importante que para ese término de 2010, que está a la vista, se prepare. Renfe-Operadora hizo los deberes, hizo un plan estratégico y está obteniendo resultados. Por lo que yo sé en el ejercicio de 2007 su empresa, Renfe-Operadora, va a necesitar para el cierre equilibrado de sus cuentas una aportación del Estado de 604.728 miles de euros. Y, sin embargo, la previsión de necesidades de aportaciones corrientes para el año próximo es menor, concretamente 570.390 miles de euros. ¿Puede explicarnos por qué se produce esta disminución de necesidades de compensaciones? ¿Podemos estar tranquilos, señor presidente, respecto al funcionamiento y la calidad de los servicios? ¿Eso no va a generar problemas?

Por otro lado, viendo los anexos de inversiones reales de los Presupuestos Generales del Estado para 2008 figura que Renfe-Operadora realizará inversiones en 2008 por un importe de 1.236.799 miles de euros. También me gustaría que nos explicara cómo piensa financiarla y cómo se verá afectado el nivel de endeudamiento de la empresa, cómo se endeudarán en la empresa para hacer estas inversiones, siempre con la visión puesta en el año 2010, cuando se producirá la liberación del sector ferroviario. Para terminar —porque no quiero extenderme demasiado y hoy vamos muy bien de tiempo y esto, al menos los que estamos en la Mesa, lo agradeceremos—, me gustaría hacerle la última reflexión y preguntarle si podríamos conocer con mayor detalle el destino del importe de las inversiones que tiene previsto abordar Renfe-Operadora en 2008.

Espero que el año que viene podamos decir que Cercanías Barcelona, Cercanías Madrid y Cercanías de toda España funcionan perfectamente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Del Ojo Torres): Para contestar a los grupos parlamentarios tiene la palabra el presidente de la entidad pública empresarial Renfe-Operadora, señor Salgueiro.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA** (Salgueiro Carmona): Quiero manifestar la satisfacción de estar aquí un año más discutiendo los presupuestos, en este caso de 2008, y agradecer, como siempre, la medida con que intervienen los distintos portavoces. Con el mismo orden con el que han intervenido me voy a permitir contestar.

Señor Merino, reconociéndole que es usted un diputado con el que es difícil alterarse porque tiene siempre un tono absolutamente respetuoso, hay algo en lo que yo he venido insistiendo en las comparecencias en estos debates de presupuestos y que no soy capaz de conseguir, que usted se sitúe dentro del escenario del sector del ferrocarril. Usted sabe que la Ley del Sector Ferroviario —por cierto, aprobada durante la legislatura anterior— ponía de manifiesto un nuevo método de explotación de todo el sistema ferroviario donde había una separación de atribuciones. Por una parte estaba la Administración de las infraestructuras ferroviarias y, por otro la operación puramente ferroviaria. En el análisis que hace usted del presupuesto llega a las conclusiones que llega, porque no acaba de centrarse en que Renfe-Operadora lo que hace exclusivamente es transportar viajeros y mercancías, y una función adicional que es la de sus talleres, tanto en fabricación como en mantenimiento. Por lo tanto, tiene usted que analizar el presupuesto con esa óptica. Me dice que ha crecido el 2 por ciento y no sé de dónde saca esa cifra. Podemos analizar cuánto crecen los ingresos; es decir, no estamos ante un presupuesto al uso de lo que son el resto de las secciones presupuestarias. Si el análisis es por ingresos, será el que sea, las inversiones crecen el 3,4 por ciento. Cuando usted dice que ha crecido el 2 por ciento no sé exactamente a qué se refiere. En ingresos, por ejemplo, hemos previsto un crecimiento del 8,4 por ciento. No sé qué referencias ha tomado usted para sacar ese 2 por ciento y me cuesta trabajo analizarlo. Creo que es porque cuando lo analiza mezcla y establece que interviene Seittsa o que interviene el Adif. Tienen funciones completamente distintas. El presupuesto de la Dirección General de Ferrocarriles es para inversiones, el presupuesto de Adif es para inversiones y para la administración de la red ferroviaria y, el presupuesto de Seittsa, ya se ha explicado que es para la construcción y para la elaboración de infraestructuras.

El objeto de Renfe-Operadora es exclusivamente el transporte de viajeros y mercancías. Por lo tanto, difícilmente puede usted encontrar aquí partidas de inversión. Es más, su mal enfoque del tema le lleva a un análisis de las inversiones en el que no se ha parado a ver que lo que nosotros tenemos para invertir es en mejoras de medios en las instalaciones de las estaciones —funda-

mentalmente, medios de autoventa o medios de control—, y compra de trenes. Si usted observa nuestro presupuesto de inversiones verá que hay muy poco regionalizado porque el grueso de nuestra inversión —en torno al 95 o el 98 por ciento, tengo el dato por aquí— es para la compra de trenes, y dígame usted cómo regionalizo un tren que sale de Barcelona y llega a Cádiz o que llega a La Coruña, y qué parte le corresponde a cada región. Por lo tanto, es un presupuesto que no es regionalizable porque el destino fundamental de la inversión es la compra de material rodante, que tiene el uso que tiene. No puede usted llegar a la conclusión de que si en Cataluña hemos multiplicado la inversión por cuatro, porque estamos visualizando una inversión muy residual y que, como he dicho, se refiere simplemente a instalaciones, a medios mecánicos que nos sirven para la gestión de las estaciones. No es que no se lo quiera aclarar, es que es difícil hacerlo porque del análisis del propio estado de inversiones que figura en el presupuesto podemos llegar a pocas concreciones más. Le puedo detallar —y creo que está en los presupuestos— el conjunto de material al que se destinan los 1.200 millones de euros de inversión, pero poco más le puedo indicar en cuanto a lo que usted planteaba acerca de que se hubieran abandonado determinadas regiones para favorecer a otras. Eso no se deduce del análisis que haya usted podido hacer.

Al principio de su intervención ha dicho que Renfe era una empresa decaída. Esa es su visión, pero entiendo que con su análisis sea decaída, si decaída es, como le acabo de decir, hacer una apuesta para que los ingresos por la venta de transporte vayan a crecer el 24,6 por ciento. Vamos a pasar de unos ingresos por venta de billetes de 1.342 millones de euros, que es la previsión de cierre de 2007, a 1.759,1 en el año 2008; un crecimiento en ingresos del 24,6 por ciento. En mercancías el crecimiento es menos brillante, pero se crece en torno al 5 por ciento, pasando de 377 millones a 379 millones. En cuanto al número de viajeros, pasamos de transportar 521 millones de viajeros en el año 2007 a transportar 541 en el año 2008, es decir, un crecimiento del número de viajeros en torno al 17 por ciento. Estos datos no dejan de ser previsiones, pero lo cierto es que de nuestro Plan estratégico tenemos ya liquidados, cerrados y auditados los años 2005 y 2006, y los resultados definitivos auditados corroboran que las previsiones que hicimos cuando elaboramos el Plan estratégico las estamos cumpliendo con creces. Por lo tanto, señor Merino ni mala gestión ni gafe; ni el señor presidente del Gobierno es gafe ni la ministra es gafe; al contrario, creo que son dos grandes políticos y que a este país lo están situando en el lugar que se merece. Por tanto, rechazo lo de la mala gestión y lo de gafe; al contrario, deberíamos sentirnos orgullosos de tener un presidente como el que tenemos y una ministra como la que tenemos. Como su intervención ha sido con un análisis erróneo, desde el punto de vista de lo que comporta la empresa, me encuentro con dificultades para aclararle

algún tema en la medida en que, como le he dicho, las inversiones que a usted le parece que distorsionan son las inversiones residuales. Aquí tengo el listado completo pero sería alargar demasiado. En Cádiz, como usted ha citado, tenemos para instalación y medios de construcción de un taller en Jérez; en Málaga, estaciones de Cercanías e instalaciones y medios de Cercanías y taller de alta velocidad en Málaga, Los Prados; en Zaragoza, instalaciones para la estación de Cercanías; en Ciudad Real, instalación y medios de Cercanías. Son poco relevantes para la actividad propia del conjunto de la empresa. Efectivamente —y así aprovecho para contestar a la señora Fernández— los 78 millones de euros que figuran en el presupuesto regionalizado en la provincia de A Coruña son, fundamentalmente, para máquinas de autoventa que vamos a instalar en las estaciones dentro de dicha provincia. No le quepa la menor duda de que a finales del año 2008 le podremos indicar que se ha invertido todo en la provincia de A Coruña y no ha ido a otro lugar.

Ahora contestaré a la señora Puig. Ha hecho preguntas que sí son interesantes en la medida en que nos van a permitir entender algo más sobre la empresa. Les recuerdo que en el contrato-programa —y esto le vale al señor Merino por la crítica que ha hecho a la gestión— aprobado y firmado por el Ministerio de Economía y Hacienda, el Ministerio de Fomento y Renfe-Operadora, el compromiso de Renfe-Operadora es que en el año 2007, por primera vez en la historia de este país, el ferrocarril sea capaz de autofinanciarse. Ese es el compromiso que ha adquirido la dirección de la empresa con el Ministerio de Fomento y el Ministerio de Economía. Es decir, en el año 2010 Renfe no va a recibir subvención para el mantenimiento de sus servicios. Ese es el compromiso que ha adquirido la empresa y que, como le acabo de decir anteriormente en relación con las inversiones, no hay por qué dudar de su cumplimiento porque de los dos ejercicios auditados que hemos cerrado, en 2005 tuvimos una mejora de los resultados previstos en torno a los 4 millones de euros y el año 2006, se ha cerrado con una mejora de 20 millones de euros. Por lo tanto, no hay que pensar que hay unas previsiones hechas para cumplir y para dar una buena imagen, porque la realidad después nos ha demostrado que las previsiones estaban correctamente hechas y que la evolución de la actividad de la empresa nos permite conseguir esos resultados.

Concretamente la señora Puig preguntaba si había algún riesgo al entender que la subvención de aportación del año 2008 decrece respecto a la de 2007. Efectivamente, la de 2007 era de 604.728 millones de euros y en 2008 hay previstos 570.390 millones de euros. Como ustedes saben, son servicios públicos, es decir, la empresa no es la que determina las tarifas que hay que cobrar a los usuarios, sino que es el Gobierno quien los determina, por lo que el Gobierno, a través de los presupuestos, compensa a la empresa por el menor valor de las tarifas que realiza a sus usuarios. En el año 2007 la

partida que se destinó a Cercanías y media distancia fue de 326.198.000 euros y en el año 2008 es de 379.000.980 euros, es decir, el Gobierno apuesta por favorecer que el coste del transporte del usuario de Cercanías, es decir, de los servicios públicos se subvencione a través de los Presupuestos Generales del Estado. El resto de la actividad, tanto de la alta velocidad como de los talleres y el área de mercancías, recibió en 2007 un importe de subvención de 247.662 mientras que la previsión de 2008 se sitúa en 157.429, es decir, hay una mejora sustancial en la línea del compromiso del Plan estratégico para el periodo 2006-2010 que es que en el año 2010 tenemos que ser rentables en estas áreas. Por tanto, como habrá podido observar, hay una apuesta importante por la reducción, con un esfuerzo importante. Esto no se consigue si no es con una buena gestión —lo digo porque se ha insistido mucho en que en Renfe se gestionaba mal.

En la misma pregunta también quería saber cómo iba a repercutir esto en la deuda de la empresa y si va a poder afectar a la solvencia. Tengo aquí los datos del funcionamiento de la deuda. La deuda viva va creciendo cada año porque —esto también lo preguntaba por lo que hilo una respuesta con otra— en el Plan estratégico —que se cumple año tras año— las inversiones las financiamos por tres vías: una, mediante aportaciones del Estado a través de los Presupuestos Generales del Estado al fondo social de la compañía, que este año es concretamente de 449 millones de euros, y el año pasado fue de 404 millones de euros; otra, vía endeudamiento, que el año pasado alcanzó la cifra de 530.366.000 euros como crecimiento autorizado, a través de la Ley de Presupuestos, de la deuda neta que debía tener al final del periodo, mientras que este año la autorización que fijan los presupuestos para el año 2008 asciende a 372.868.000 euros. Eso, al final del ejercicio, nos va a dar un volumen de deuda de 3.192.000 euros. Igualmente van creciendo los fondos propios, que a 31 de diciembre de 2007 son de 2.063 millones de euros mientras que a 31 de diciembre de 2010 alcanzarán los 2.512 millones de euros. La ratio con la que estamos midiendo la solvencia de la empresa —una ratio muy habitual para medir la solvencia de las empresas— es relacionar el fondo propio con el endeudamiento. Renfe Operadora en su nacimiento, es decir, el 1 de enero de 2005, partía con un ratio de 0,88 y a finales de 2008 esa ratio habrá mejorado, puesto que se va a situar en el 0,79. Por tanto, contestando a su pregunta, señora Puig, no cabe duda de que recibir menos subvención no va a perjudicar ni siquiera a la solvencia de la empresa, puesto que ya le he dicho que nuestra solvencia va a mejorar la ratio entre los fondos propios con el endeudamiento.

Por último, me pedía si podía aclarar con más detalle el volumen de inversiones. Con gusto le digo el conjunto de inversiones. En primer lugar, la inversión prevista es de 1.248 millones de euros, frente a los 1.236, lo que supone un crecimiento de 34,8 millones de euros, es decir, un incremento del 2,9 por ciento en inversiones reales. Las inversiones financieras van a ser de 12,1

millones, que representan un incremento de 5,1 millones de euros respecto al año anterior. Por tanto, como digo, el volumen global es de 1.248 frente a 1.236 millones de euros. ¿Cómo se van a distribuir estas inversiones? En el área de actividad de Cercanías y media distancia está previsto invertir 570,5 millones de euros, lo que supone el 46,1 por ciento de la inversión real que se va a efectuar en este año. De este volumen total para Cercanías, la mayor parte, como en el conjunto de todas nuestras inversiones, el 92 por ciento se destina a la compra de trenes, 524,8 millones de euros, de los cuales 215 millones van destinados al material Civia, que ya saben ustedes que es el material que estamos utilizando para los servicios de cercanías, y para la adquisición de los servicios de media distancia 257,6 millones. Les recuerdo que Renfe ha hecho ahí la mayor inversión de su historia, puesto que a partir del segundo semestre de 2008 empezaremos a recibir el material que nos va a permitir renovar prácticamente la totalidad de la flota que se destina a media distancia.

Siguiendo con las inversiones de Cercanías, 52,1 millones van para la transformación, mejora y modernización del material de que ahora disponemos y el resto se dedica a instalación en estaciones y a mejora y desarrollo de medios de gestión. Conectando un poco con alguna de las afirmaciones o reflexiones que ha hecho el señor Merino, aquí se demuestra la apuesta por el ferrocarril convencional, ausente durante muchos años, durante muchos, sobre todo en las dos legislaturas anteriores; ausente. Nosotros vamos a renovar el parque de media distancia en casi el cien por cien; hemos comprado 107 trenes nuevos, por lo tanto, esa es la apuesta por los servicios públicos, y vamos a comprar 280 trenes de Cercanías, eso es una apuesta por el servicio público, cosa que en las dos legislaturas anteriores no se había producido. Continuando con el análisis de las inversiones, a la alta velocidad de larga distancia le vamos a dedicar, en 2008, 398,1 millones de euros, es decir, el 32,2 por ciento. De este importe, el 98,6 por ciento lo absorbe la compra de material de alta velocidad, que se concreta entre 161 millones para estas nuevas adquisiciones y 31 para modernización y mejoras técnicas; el resto de las inversiones de alta velocidad, que son 5,5, van a instalaciones y medios de gestión.

En cuanto al área de actividad de mercancías y logística, el importe que se va a destinar de los 1.248 millones son 154,9, que representa casi el 12,5 por ciento de la inversión real prevista. Aquí también tengo que decir que la empresa está haciendo la inversión para conseguir uno de los objetivos que se ha planteado el Plan estratégico de infraestructuras y transporte, que no es más que conseguir revitalizar el transporte de ferrocarril como uno de los instrumentos para alcanzar un crecimiento sostenible y colaborar a mejorar, desde el punto de vista del cambio climático, lo que ello representa por ser un transporte mucho más amigable con el medio ambiente que ningún otro. Por lo tanto, aquí, como le digo, la inversión prevista es para la compra de locomotoras, que ya están

en proceso de fabricación, cien locomotoras nuevas para mercancías, y estamos renovando todo el parque de vagones de esta área de actividad. Por tanto, he de decirle que, efectivamente, en mercancías hay una oferta importante como para conseguir dinamizar este modo de transporte frente a otros modos de transporte, fundamentalmente la carretera.

En el área de fabricación y mantenimiento, el conjunto de inversiones que contempla el anexo de inversiones del año 2008 asciende a 65,2 millones de euros, de los cuales 19,1 están previstos para talleres, y le puedo destacar algunos de los talleres más importantes que estamos acometiendo, que son los de Atocha en Cerro Negro, en Santa Catalina y en Fuencarral, todo esto en Madrid; en Can Tunis, en Barcelona, y el taller de los Prados en Málaga y Jerez para el área de Cercanías.

Por último, los centros corporativos, o sea, la parte que se destina de inversión a la corporativa, 48,1 millones de euros, que viene a ser un 4 por ciento del total de la inversión prevista; de estos, 23 millones se van a destinar a actuaciones de seguridad en la circulación; 15,6 a inversiones informáticas, y el resto a áreas estrictamente corporativas: recursos humanos, protección civil, marcas y toda el área económico-financiera.

Con esto creo que he dado respuesta a las preguntas.

El señor **VICEPRESIDENTE SEGUNDO** (Del Ojo Torres): Así acaba la comparecencia del señor Salgueiro, a quien despedimos.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE FEVE (SANUDO AJA). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS MIXTO (número de expediente 212/001674) Y POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/001721).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Del Ojo Torres): Señorías, damos comienzo a la séptima comparecencia del orden del día, la del Presidente del FEVE. Para formular preguntas, tiene la palabra, en primer lugar, por el Grupo Parlamentario Mixto, la señora Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA**: Aprovechamos la comparecencia del señor presidente del FEVE para hacerle algunas preguntas en relación con algunas consignaciones presupuestarias que nos parecen de interés, sobre todo saber en qué se van a concretizar. Hay una concretamente sobre 780.000 euros en la provincia de Lugo que quisiéramos saber a qué actuaciones está dedicada, así como los 4,66 millones de la provincia de A Coruña.

Por otro lado, hay algo que no aparece en los presupuestos y que nos obliga a preguntar, y es para cuándo la duplicación de la vía entre Ferrol y Xuvia, porque entendemos, de acuerdo a los presupuestos presentados, que no hay de momento ninguna intención del Gobierno de acometerla.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Del Ojo Torres): Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Merino.

El señor **MERINO DELGADO**: En primer lugar, quiero dar las gracias al señor presidente de FEVE por su comparecencia y a continuación quiero hacer algunas reflexiones y formular algunas preguntas sobre este presupuesto, que, en nuestra opinión, es irregular, pues en algunas regiones baja sin saber las razones por las que lo hace. Nosotros interpretamos que puede ser por razones que a lo mejor no son las que realmente son y por eso voy a hacer algunas preguntas al señor presidente de FEVE, para que las conteste.

En el caso del País Vasco, el presupuesto baja de 11 a 9,28 millones. Teniendo en cuenta que casi todo el presupuesto va al Plan de seguridad, nos preocupa, ya que significa que reducen el presupuesto en lo más importante, en la seguridad. Esta es una de las preguntas que quiero hacerle: ¿Por qué ese descenso de 11 a 9,28 millones en el País Vasco?

Otra pregunta es la siguiente. El año pasado había un presupuesto importante —es posible que se trate de una cuestión de técnica presupuestaria— para Madrid y este año Madrid, por lo que he podido ver, desaparece del presupuesto. Supongo que habrá pasado al no regionalizable o será por alguna razón de estas. Mi pregunta es si esto es así o no, porque el año pasado se presupuestaron 1,64 millones de euros y este año 68.000 euros.

¿A qué se debe la notable reducción en Castilla y León si no hay circunstancias nuevas ni se han hecho inversiones importantes? El total del presupuesto en esa región se reduce un 50 por ciento y me gustaría conocer las razones.

Mi conclusión, puesto que es un presupuesto bajo y muy estático, muy continuista en ese sentido, es que hay pocas inversiones destacadas. Se nota una reducción en los planes de seguridad en varias regiones, lo cual es preocupante —ciertamente, que se baje la inversión en seguridad es preocupante—, y por otro lado yo considero que es el típico presupuesto para ir tirando, es decir, un presupuesto sin mucha ambición, continuista. Obviamente, nos tiene que preocupar en ese apartado sobre todo, porque, si no hay inversiones y las que hay se reducen en seguridad, es un presupuesto que no tiene un mínimo de fondo. Como he dicho, es puramente continuista y me gustaría que usted me aclarase estas cuestiones concretas, que no son muchas, pero son importantes para un presupuesto que es bajo en su totalidad.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Del Ojo Torres): Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra la señora Puig.

La señora **PUIG GASOL**: Señor presidente de FEVE, sea bienvenido a esta su Comisión.

Hoy hablamos de presupuestos y los presupuestos para el año 2008 prevén superar por primera vez los 100

millones de euros en inversiones, concretamente 101,700 millones de euros. Esto supondrá crecer con respecto al año pasado y con respecto a la legislatura. También creemos que no hay mejor respuesta de este Gobierno que esta apuesta por los 100 millones de euros en inversiones. Es el fiel reflejo de que este Gobierno apuesta y ha apostado por un transporte público eficiente. La modernización de FEVE es una de sus prioridades. Podríamos ver todo lo que han hecho ustedes en relación con la modernización de los trenes, con las nuevas tecnologías y con otros temas. Si puede, me gustaría que nos lo explicara, que nos dijese cuáles son sus prioridades y cuál es la previsión de ejecución de estas inversiones. Esta es mi primera pregunta.

Ustedes elaboraron un plan estratégico con vistas a la liberalización del sector ferroviario y este plan estratégico es muy ambicioso. Además, tiene objetivos claros —lo he estudiado bastantes veces— y, por lo que he visto, alcanzables. Uno de esos objetivos estratégicos que me ha llamado la atención es el de mejorar los resultados económicos, como antes ha dicho el presidente de Renfe, para reducir la factura que paga el contribuyente y ser autofinanciable o al menos lo más posible. Esto implica que se tengan que desarrollar medidas, como por ejemplo hacer nuevos tipos de negocio, como el tren turístico o aumentar el número de viajeros. Todo esto es lo que ustedes incentivaban en este plan estratégico.

Viendo con detalle su presupuesto, he comprobado que la partida de ingresos es superior a la de ejercicios anteriores. Veo con satisfacción que prevén más ingresos. ¿Es así? ¿Podría explicarme cuáles son estas previsiones si prevén más ingresos a corto y a medio plazo?

Otra apuesta que han hecho —esto ya lo marcaba el PEIT— es una mejor interconexión entre redes de transporte para favorecer la movilidad de los ciudadanos. Sé que en el último año FEVE ha intensificado la colaboración con instituciones en las autonomías donde está implantada, firmando convenios para mejorar y optimizar esta interconexión entre redes de movilidad. Por otro lado, con la ampliación de la oferta de los trenes turísticos y su mejor gestión ha conseguido que el incremento del índice de ocupación de los mismos sea espectacular y haya contribuido a la promoción turística de las zonas del norte de España donde está implantada FEVE.

Tienen otros muchos objetivos estratégicos. Por ejemplo, dan mucha importancia al transporte de mercancías, a obtener más ingresos, como ya se ha hablado, por tráfico de viajeros. Apuestan también por el medio ambiente, esto que queda tan bien, pero con medidas muy aceptables, muy identificadas y muy bien estructuradas, y tienen objetivos en investigación, en innovación y en instalaciones y nuevos trenes. Le pregunto: ¿Seguirán con estas políticas? ¿Cómo se reflejarán en los presupuestos?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Del Ojo Torres): Para contestar a todos los grupos políticos, tiene la palabra el presidente de FEVE, don Dimas Sañudo.

El señor **PRESIDENTE DE FEVE** (Sañudo Aja): En primer lugar, quiero agradecer la invitación que nos han hecho para comparecer un año más en el Parlamento y —permítanme la broma— por una vez a la hora, porque casi siempre han llevado muchísimo retraso.

La señora Fernández no se encuentra aquí en este instante, por lo que le haré llegar las respuestas a las preguntas que nos ha planteado, relativas a las inversiones que vamos a hacer tanto en Lugo como en La Coruña. Las de La Coruña tienen que ver con las instalaciones del enclavamiento electrónico en la estación de Ferrol, con diferentes bateos de vía, con construcciones de andenes, con la renovación de la vía en los desvíos principales de la estación de Ferrol, con estructuras para la duplicación de la vía en Ferrol y en Xuvia y con una serie de obras más que no tenemos ningún inconveniente en pasárselas para que tenga conocimiento de ello.

Con respecto a la pregunta sobre la duplicación de la vía Ferrol-Xuvia, quiero volver a decir lo que he comentado otros años. Durante tres años hemos estado adaptando las superestructuras de la vía para poder conseguir que en un futuro próximo se complemente su duplicación. Como sabe, no es una competencia exclusiva de FEVE, sin de la Dirección General de Ferrocarriles, que será la que, una vez adaptados los terrenos, permita construir la duplicación de la vía.

En cuanto al señor Merino, tengo que decirle —voy a aprovechar para contestar a la señora Puig— que los presupuestos de este año en materia de inversión son los más importantes en la historia de FEVE. Han crecido un 25 por ciento. Somos una empresa modesta y solo vamos a invertir alrededor de 100 millones de euros, pero, viendo las partidas que tenemos, hemos crecido en cada una de las comunidades autónomas tanto en materia de inversiones como en cualquier otra materia. Si el año pasado teníamos 80 millones de euros de inversión y este año tenemos 101 millones, comprenderá que crezca porcentualmente en cada una de las comunidades. En Galicia, por ejemplo, crece un 6 por ciento respecto del año anterior; en Asturias, el 49,8; en Cantabria, el 58 y en Castilla y León, el 47. Es verdad que estamos hablando de partidas pequeñas, para complementar los 100 millones de euros, pero así está. En materia de seguridad, precisamente, es donde nosotros hemos puesto el acento, porque es una de las bases fundamentales de la actuación que nosotros tenemos, sin contar con que además la Dirección General de Ferrocarriles también atiende, en materia de seguridad, en todo lo que tiene que ver con nuestras infraestructuras. Nosotros —le puedo dar un detalle— en 2008 vamos a invertir alrededor de 10 millones de euros en automatizaciones, en mejoras y en supresiones de pasos a nivel. Le puedo dar la cantidad de pasos que se han venido suprimiendo. En el año 2006 se suprimieron 9 pasos; en el año 2007, 21, y en el año 2008 vamos a suprimir 24. Lo mismo en la protección o automatización de los pasos: 12 en 2006; 13 en 2007 y hay 30 previstos para 2008. En la seguridad, hemos realizado mejoras en distintos puntos de segu-

ridad, aunque no solo en esta materia, y hay 38 actuaciones en 2006, 41 en 2007 y 40 en 2008; sin contar las inversiones que estamos haciendo en materia inteligente, por decirlo de alguna manera. Todas nuestras inversiones son en sistemas como el STAC-Rail, que es la localización de los trenes por GPS, o en el sistema Da Vinci, en un convenio de colaboración que planteamos conjuntamente con ADIF, que ellos ya lo tienen instalado, y hemos sido capaces de firmar un convenio para implementar, dentro de nuestra compañía, las bondades que tiene este sistema; y eso es apostar por la seguridad, en todo caso.

Respecto de lo que me preguntaba la señora Puig, efectivamente, como bien ha dicho, señora diputada, por primera vez pasamos de los 100 millones de euros presupuestados, la cifra asciende a 101 millones, con un incremento del 25 por ciento. Si contamos con que en 1997 había una inversión de 39 millones de euros y ahora la hay de 100, el salto es realmente sustancial. Todo ello dentro del Plan estratégico 2005-2009, que se plantea dentro de la empresa: las obras en línea suponen alrededor de 68 millones de euros y el material móvil, 18 millones de euros. Como sabe —y como ha dicho—, no se compraba material nuevo en la compañía desde hace muchísimos años. Por primera vez hemos tenido la posibilidad de sacar un concurso por alrededor de 55 millones de euros para suministrar nuevo material. Hay que tener en cuenta además que hemos hecho una importante proyección internacional para la venta de nuestro material, que va a permitir sufragar sustancialmente parte de ese compromiso que tenemos que pagar, porque tenemos un contrato, para firmar en próximas fechas, de venta de material por alrededor de 22 ó 23 millones de euros a Argentina en este caso —que viene muy bien para todos nosotros— y en inversiones diversas alrededor de 15 millones. La verdad es que estamos muy satisfechos con la cuenta de resultados del último ejercicio 2006, que es el que presentamos aquí. Por primera vez en la historia de FEVE hemos conseguido dar resultados positivos después de subvención. Vamos a obtener 15 millones de euros de beneficio, algo insólito en la historia de FEVE, que creemos que vamos a conseguir en este año 2007, si logramos vender —como decía— este material móvil a Argentina y la previsión de pérdidas que teníamos en el ejercicio se solventará con unos resultados positivos.

Nosotros, en la estrategia del PEIT, apostamos por una mejor interconexión entre las redes de transporte para favorecer la movilidad de los ciudadanos. En eso hemos estado trabajando, en la colaboración interinstitucional entre las distintas autonomías, con los distintos ayuntamientos, para conseguir integrarnos en todos los consorcios de transportes por donde atraviesa cada una de nuestras redes. Nosotros no creemos que la apuesta pase solo por la implicación de FEVE en lo que tiene que ser su mejora, sino en la implicación en el resto de los sistemas de transporte; eso es lo que hemos hecho en conjunción con todas las autonomías. Teníamos un con-

venio con Castilla y León, que afortunadamente ha sido renovado y ampliado, para seguir manteniendo ese esfuerzo, que estamos planteando, de implantar nuevos servicios en la Comunidad de Castilla y León; lo teníamos en la integración del Consorcio de Transportes de Vizcaya y también de Asturias y conseguimos un convenio últimamente con la Xunta de Galicia para integrarnos en la red metropolitana de transporte de Ferrol, que todavía no está dando sus frutos, pero que sabemos que en el futuro lo va a dar.

La respuesta es sí. Vamos a seguir con la apuesta de nuestro plan estratégico, sobre todo porque —con esto acabo— el balance que podemos hacer del resto de los años ha sido: La elaboración de un Plan estratégico en el año 2005-2009, ya que nunca había habido proyecto estratégico en esta compañía; el periodo de paz social más extenso en la historia reciente de FEVE, sin que quiera recordar los conflictos que había habido en la anterior legislatura y los que no ha habido ahora, porque no los ha habido, no hay conflictos laborales, afortunadamente; un récord de inversiones —como hemos dicho— en el plan general que crece un 25 por ciento; resultados económicos que, como decía, son muy importantes; una organización mucho más competitiva; la apuesta por la colaboración institucional; la apertura internacional, dando prestigio a una empresa que había estado de espaldas a esa apuesta internacional; la incorporación de trenes nuevos y, en definitiva, las bases sólidas para que este sea un proyecto de futuro y no lo que ocurría anteriormente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Del Ojo Torres): Muchas gracias, señor Sañudo. Terminada la comparecencia, despedimos al señor Sañudo antes de pasar a la siguiente.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF (GONZÁLEZ MARÍN). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/001720) Y DE ESQUERRA REPUBLICANA (número de expediente 212/001837).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Del Ojo Torres): Continuamos con el punto siguiente. Octava comparecencia del orden del día, en este caso, la del presidente del Ente Público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

Vamos a dar la palabra a los grupos parlamentarios y, en primer lugar, al Grupo Parlamentario Popular, señor Merino.

El señor **MERINO DELGADO**: Señor presidente de ADIF, en primer lugar le agradezco su comparecencia en el día de hoy. Esta mañana, oyendo al secretario de Estado hablar sobre el ferrocarril, le he visto con muy

poca convicción y leyendo rápido, como queriendo pasar de puntillas sobre el tema, cosa que no me extraña a la vista de este presupuesto. Se han llenado la boca diciendo que el presupuesto para la alta velocidad y para el ferrocarril es muy alto, pero a la vista del presupuesto han quedado claras dos cuestiones: primera, que el presupuesto de ADIF para el año 2008 baja con respecto al de 2007 y, segunda, que el presupuesto se ha ejecutado muy poco. Estamos hablando de un grado de ejecución que en el año 2007 no llega ni siquiera al 60 por ciento, cuando ya veníamos de una ejecución muy baja, alrededor del 50 por ciento, en el año 2006. Por tanto, al final estamos hablando de un presupuesto ficticio, porque no ejecuta las anualidades y el año pasado se dio una cifra y este año se da otra totalmente diferente. Lo único que hacen es poner cifras, estudios y proyectos sobre el papel, pero luego no se ejecutan. Como ya he dicho, el grado de ejecución del año 2007 es el más bajo de los últimos cuatro años, lo cual es ciertamente preocupante, cuando el objetivo fundamental es volcarse en la mejora de la infraestructura ferroviaria y, más concretamente, en la alta velocidad. Por supuesto, la red convencional está olvidada a su suerte. Hay provincias que de forma reiterada, año tras año desde 2004 vienen incorporando una cifra en algunos casos muy alta, pero luego no hay proyectos para llevarlo a cabo. Saben que no lo van a iniciar, pero así tratan de engañarnos un año más. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Ya se lo he dicho varios años, porque hay provincias, que después veremos, en las que ya no tienen excusa. Después de cuatro presupuestos, lo que no se puede hacer —ya se lo he dicho al presidente de Renfe— es seguir poniendo de parapeto al periodo del Partido Popular. Ya ha llegado el momento de ser responsables de nuestros propios presupuestos y de no ver responsable al Gobierno anterior y al anterior y así sucesivamente, siempre que no sea de nuestro color político. Hay que asumir las responsabilidades, y si no son capaces de ejecutar lo que presupuestan, es otra cuestión.

Vamos al detalle, para que vea usted que lo que le estoy diciendo no es baladía. En el País Vasco, en 2007, presupuestaban 240 millones de euros. Yo le dije el año pasado que ese presupuesto no se iba a gastar, porque era muy alto y era imposible gastarlo. Efectivamente, no se ha gastado, y prueba de ello es que este año han puesto 148 millones de euros. Esta es la primera pregunta: ¿A qué se debe esta reducción tan importante? En 2006 —no digo 2007, porque de ahí vienen las cifras engañosas— presupuestaron 110 millones de euros; en 2007, saltan a 240, y en 2008, 148 millones. Si sumamos esto, estamos hablando de 500 millones de euros, que es imposible que se puedan gastar. ¿Por qué lo ponen ustedes? En detalle: Álava, en 2007, 98 millones; este año bajan a 72. Vizcaya, 104 millones; este año bajan a 56. Guipúzcoa, 37 millones; este año bajan a 20. A eso hay que añadir que la Sociedad Estatal de Infraestructuras Terrestres va a gastar en el País Vasco 4 millones de euros. Puede decirse: Es que lo va

a hacer el País Vasco con su propio presupuesto, con cargo al acuerdo existente. Entonces lo que está claro es que no se puede presupuestar así. Algo falla en un presupuesto tan irregular como este del País Vasco, cuando además se sabe que, concretamente, en la provincia de Álava, por mucho que hayan presupuestado en los últimos tres años todo lo que ustedes quieran, no se ha hecho nada. A lo mejor se ha hecho algún estudio, porque, eso sí, estudiar estudian ustedes muchísimo, pero lo de aprobar los proyectos ya es otra cuestión. En Cataluña, en 2007 presupuestaron 900 millones de euros; este año bajan a 800 millones de euros. Le pregunto: ¿A qué se debe esta reducción precisamente cuando es necesario agilizar el AVE hasta la frontera francesa? En Galicia, como parece que todo se vuelca en el convenio, en 2007 pusieron en el presupuesto 151 millones; en 2006, 150, y los grados de ejecución, tanto en 2006 como en 2007, han sido muy bajos. ¿Cómo podemos creernos que en 2008 van a gastar ustedes lo que dicen que van a gastar? La ejecución, por tanto, es desastrosa. En Andalucía llevan cuatro años prometiendo el AVE a Almería, por ejemplo. En el año 2007 incluso pusieron 104 millones. Yo le dije a usted que esos 104 millones de euros no se iban a gastar, y no se han gastado prácticamente nada en el proyecto del AVE a Almería, y encima este año ponen otros 107 que saben que tampoco van a poder ejecutar. Y no pasa nada. Yo le pregunto: ¿Por qué lo hacen año tras año? ¿Para cuadrar las cuentas? ¿Porque hay elecciones? En Huelva prometieron el AVE para 2008; ni lo citan en el presupuesto. En Asturias desaparece la partida de la línea de alta velocidad Venta de Baños-Palencia-León-La Robla-Pola de Lena-Oviedo-Gijón, y ponen todo el dinero en la variante de Pajares. ¿Qué ocurre con el resto del corredor? El señor Zapatero dijo en León que el AVE llegaría a León en 2008; no me lo invento yo, lo dijo él. ¿Cuándo estima usted que llegará? En Cantabria, en 2007, pusieron 680.000 euros; para este año, como se ve que es mucha cantidad, lo han rebajado a 187.000. Desde luego Cantabria es la eterna olvidada del ferrocarril, porque no tiene tren convencional en condiciones, ni AVE, ni autovía; así ¿hasta cuándo, señor presidente? En La Rioja el presupuesto es más cruel, pues juegan con cifras que no son ciertas. El presupuesto de 2006 era de 2,23; en 2007, 170.000; este año figuran 6 millones de euros. ¿En qué se ha empleado ese dinero? En Murcia, la línea del AVE Pulpí-Murcia sube su anualidad, pero no se ha ejecutado. En cuanto a la línea Madrid-Levante, el año pasado ponían —entre paréntesis—: en servicio en 2010, pero este año ya no lo ponen. ¿A qué se debe esta desaparición? ¿Piensan ustedes que no va a estar en servicio en 2010 y por eso se ha suprimido? En Valencia acumulan retrasos importantes en las obras del AVE, y me gustaría saber en qué plazos estamos en el cumplimiento del AVE a Valencia. En Aragón, del AVE a Teruel nunca más se supo, porque no aparece partida alguna para contratar esa obra. En Castilla-La Mancha desciende de forma importante, pues en 2007 presupuestaron 330 y este año ponen ya 250.

En Extremadura pusieron 78 millones de euros en 2007; este año ponen 172 millones de euros, y da igual, ni este año se ha hecho nada ni el pasado tampoco, y el próximo, vamos a ver. Si usted me dice que el año que viene va a gastar 170 millones de euros en Extremadura en esa anualidad, yo le digo que creo que va a ser igual que en las anteriores. Por lo que se refiere a Madrid, sigue siendo la cenicienta de las grandes inversiones, y además se dan cifras diferentes de un año para otro. En 2007 presupuestaban 336 millones, y este año han puesto, referido a esa misma anualidad de 2007, 473 millones. Esto o es un error o es la técnica presupuestaria de ADIF, porque lo repite en otras varias regiones. En 2008 presupuestan 231 millones de euros. El descenso es llamativo y le pregunto las razones. En Castilla y León bajan notablemente las partidas y no puede ser excusa la terminación del AVE a Valladolid, porque desde ahí sigue a Burgos, Palencia y León, por lo que se deduce una falta de continuidad en esas inversiones. Ávila, Salamanca y Soria quedan olvidadas de la alta velocidad, pese a lo que el PSOE dice allí; a Palencia, León y Burgos no se sabe cuándo llegará, pero ustedes han prometido, como he dicho antes, que lo haría en 2008. Vamos a ver si es verdad. Tendría usted que aclarármelo.

Como conclusión, a la ministra se le ha llenado la boca de que gastaba más que nunca, de que el Partido Popular no hizo nada, y creíamos que ahora iba a resolver estas carencias con inversiones, pero resulta que el presupuesto de ADIF baja de 3.795 millones de euros a 3.774 cuando el ministerio más está apostando, por lo menos públicamente, por la alta velocidad y por la mejora de la infraestructura ferroviaria. Yo creo que un año más se nos está dando gato por liebre. Se pasan los años, pero al final estas cantidades tan importantes no se ejecutan. Prueba de ello es el bajo grado de ejecución que ha habido en este año anterior. Han dedicado la legislatura a continuar los grandes proyectos iniciados por el Partido Popular. Nos dicen que no; que es que el proyecto estaba a 200 kilómetros y lo han puesto a 250, pero obras nuevas, lo que se dice nuevas, iniciadas con proyecto por ustedes, licitadas y contratadas por ustedes, que yo sepa, ninguna, salvo que usted me pueda citar alguna que desde el inicio, con proyecto propio y licitación propia, hayan hecho ustedes. Y ahora inaugurarán deprisa y corriendo las líneas del AVE a Valladolid, Barcelona y Málaga, y esas prisas, señor presidente, no son buenas. En algún caso, como el de la estación del AVE a Segovia, no tienen ni acceso. ¿Por qué no han hecho ustedes aún el acceso a la estación de Segovia? Ahora vamos a ir por un camino rural que se ha asfaltado con urgencia por el ayuntamiento, sin las condiciones mínimas de seguridad, y ya lo verá usted el día que lo inauguraremos, ya verá las curvas que tiene y cómo se ha hecho ese camino rural. Porque el acceso que usted tenía que haber hecho no se ha hecho, y es la única ciudad de España en la que se va a inaugurar el tren de alta velocidad sin acceso, asfaltando un camino rural. No me lo estoy inventando, lo sabe usted, señor presidente, porque se lo han dicho y lo

ha visto. En Valladolid el AVE solo tendrá una vía única de acceso y no dos, como es lo habitual. Me gustaría saber si eso será así el día 22 de diciembre, pero creo que va a ser así hasta que se haga lo que se acaba de adjudicar hace poco para acceder a la estación de Valladolid. Por otro lado, ¿cuánto ha costado la campaña de prensa que hemos visto la semana pasada en casi todos los periódicos, que consistía en un dossier sobre la alta velocidad en España, que es ciertamente interesante y que nos lleva, como ustedes dicen, a la modernidad?

En lo que se refiere al Plan del Oeste, quiero formularle algunas preguntas. Aprobado en León por el Gobierno en julio de 2004, autorizaba la puesta en funcionamiento de la Vía de la Plata. ¿Cómo está este proyecto? ¿Por qué no hacen un esfuerzo, tal como se comprometieron, para no abandonar la línea Madrid-Aranda-Burgos, pese a que la Junta de Castilla y León ofreció un convenio para hacerlo así y mantenerla abierta, como se hace con las otras líneas deficitarias que ustedes tienen convenido tanto en Castilla y León como en otras regiones de España? Porque aquí se da la paradoja de que cada vez que una comunidad autónoma firma un convenio con ustedes, estamos pagando, si son dos compañías ferroviarias las que pasan por ese territorio, tres veces el déficit: una por el déficit que supone para el ADIF, otra la que pueda tener FEVE y otra la que tenemos a nivel nacional con los impuestos. Por tanto, pagamos tres veces en algunas regiones, como es el caso de Galicia, Castilla y León, Cantabria, etcétera, todas estas cuestiones de los convenios. Lo que está claro es que, al final, determinados servicios se abandonan y ni siquiera se incorporan en esos convenios. ¿Qué ha ocurrido en este caso concreto para que ni siquiera se haya podido convenir la continuidad de una línea que era importante como es la de Madrid-Aranda-Burgos?

Señor presidente, únicamente me queda reiterarle nuestro agradecimiento y esperar que nos conteste a todas estas preguntas que le he planteado.

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

Señora Puig Gasol, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene S.S. la palabra.

La señora **PUIG GASOL**: Señor Presidente de ADIF, le doy la bienvenida a esta Comisión.

Antes de empezar a hablar de presupuestos —si me permite el presidente—, quisiera hablar de modelos, porque creo que el señor Merino, del Grupo Parlamentario Popular, se está liando con el modelo. ADIF, según tengo entendido, hace infraestructuras, es el que mantiene y promueve las infraestructuras ferroviarias, y quien opera es Renfe. O sea que si se cierra una línea o si no hay convenios yo entiendo que es cuestión de Renfe, del operador. En este momento tenemos a Renfe y en 2010 veremos a quién tenemos. Y quiero hablar de modelos porque creo que lo hicimos muy bien; el Gobierno tomó una decisión y los socialistas que le apoyamos lo hicimos muy bien, porque si miramos un

poco lo que se hizo con ferrocarriles cuando se liberalizó en Inglaterra, nos daremos cuenta del error que cometieron. Viendo esto pienso que quizá lo hicimos bien, porque por un lado, pusimos el operador y, por otro lado, pusimos al administrador de la infraestructura. Me parece que esto es un gran salto y un gran cambio y está poniendo a España entre las naciones punteras en alta velocidad en la Unión Europea. No nos sepa mal. Quizá es un modelo que los socialistas no hubiésemos escogido, creo que lo escogieron ustedes, señores del Grupo Popular. Pero, ya puestos, es un modelo que nos sitúa en una posición puntera en Europa, por lo que debemos estar contentos. Vamos a ir paso a paso, habrá sitios a los que llegará pronto y otros a los que llegará más tarde, no porque sean menos importantes, quizá porque primero viene el uno y después el dos; así de lógico y de sentido común.

Ahora sí, y perdone, señor presidente, voy a hablar de presupuestos. He visto que con la puesta en servicio en diciembre de 2007 de las líneas de alta velocidad en el Camp de Tarragona y Barcelona, en Antequera-Málaga, en Madrid-Segovia-Valladolid, totalizan 320 kilómetros la red de alta velocidad española. Con lo que, a principios de 2008, dispondrá de 1.567 kilómetros, de los cuales este Gobierno habrá puesto en servicio 549 kilómetros en la presente legislatura. Si miramos los presupuestos vemos que esto no se termina aquí, que hay más alta velocidad; pero, en las últimas fechas, se han escuchado algunas voces que afirmaban que este Gobierno ha ralentizado el proceso de crecimiento de la red de infraestructuras de transporte ferroviario. Por eso quisiera preguntarle: ¿qué previsiones tiene ADIF en este presupuesto y en materia de desarrollo de infraestructuras ferroviarias que permitan la articulación del Estado y el apoyo de la cohesión social y el crecimiento económico según el modelo que estaba diciendo? Estos presupuestos se refieren a este modelo que yo estaba diciendo anteriormente. ¿Cuáles son las líneas básicas de actuación previstas? Otra cosa que también se ha discutido mucho es que la alta velocidad se comía las líneas convencionales. En cuanto a las líneas convencionales, algunas aún siguen mal —no todas están bien y eso lo reconocemos—, otras han mejorado mucho, otras han mejorado del todo. Pero señores del Grupo Popular, hace muchos años que no se mejoran las líneas convencionales y esto era un debate que hicieron —yo no estaba, pero se hizo— en otras legislaturas. Como no voy a mirar por el retrovisor —ya lo he dicho antes—, le voy a preguntar directamente: ¿Este presupuesto frena el desarrollo de las infraestructuras en las líneas convencionales o las mejora o intenta mejorarlas, tal como dice el PEIT? Yo me pregunto, si estamos desarrollando el PEIT, ¿por qué algunos agoreros dicen que frena el desarrollo de las infraestructuras convencionales?

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Puig.

Señor presidente de ADIF, señor González, tiene S.S. la palabra para sustanciar las cuestiones que le han sido formuladas.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (González Marín): Señor presidente, señorías, una vez más estamos compareciendo en este Parlamento a petición de los grupos parlamentarios. Me siento muy satisfecho de poder dar respuesta a las preguntas que están formulando. Es verdad que tenemos una Comisión creada, no en el Congreso sino en el Senado, donde vamos explicando, con bastante asiduidad, el desarrollo de todo lo que estamos haciendo básicamente en la red de alta velocidad, a la que ha hecho una profusa referencia el señor Merino. Pero este es el foro para hablar del presupuesto para 2008 y, con sumo gusto, voy a tratar de responder a la mayoría de las cuestiones que ha planteado el señor Merino, aunque a algunas de ellas muy puntuales, si no tiene inconveniente, se las contestaré por escrito, porque ha formulado múltiples preguntas.

Voy a empezar por explicarle y también rebatir algunas de las afirmaciones que ha dado, porque no me parecen correctas y porque faltan, simple y llanamente, a la verdad. Para empezar, esta mañana, cuando hablaba la secretaria del presupuesto de ADIF, decía que había tenido una ligera disminución, lo cual es cierto, en un apartado concreto, pero voy a decirle con cifras —y usted tiene ocasión de verificarlas en el presupuesto— que el gasto global que hace ADIF en la red convencional, como la red de alta velocidad, no está por debajo de lo que estaba el año pasado. En todo caso, el presupuesto de este año se ciñe a la realidad, y no son, como dice el señor Merino, cifras ficticias, quizás porque era a lo que estaban acostumbrados, a plantar el país de dovelas en puntos de lo más apartados y vender que estaba ya la línea prácticamente en marcha. Una dovela en el Requena-Siete Aguas sirvió prácticamente para dar por inaugurada la línea Madrid-Valencia con todos los honores, por no contar con múltiples experiencias de esta naturaleza a las que en sus legislaturas nos tuvieron acostumbrados. La realidad es otra, y yo se la voy a contar, voy a decirle cuál es el presupuesto que tenemos para el año 2008. Las inversiones que va a hacer ADIF en la red convencional por cuenta del Estado ascienden a 521,88 millones de euros, y en activos propios 264,94 millones de euros, lo que significa que las inversiones que hará ADIF en el total de la red convencional serán de 786,82 millones de euros. Si les suma la partida correspondiente a las actividades de mantenimiento, significa que en la red convencional ADIF, de presupuesto directo o bien incluido en Seittsa o en Ferrocarriles del Estado, habrá hecho un gasto total de 1.618,87 millones de euros. En alta velocidad, en activos propios invertimos 3.509,75 millones de euros, frente a 3.435,7 del año anterior, y por cuenta Estado, como sabe S.S., a final del año pasado o principio de este año se produjo

una reordenación de las líneas que tenía encomendadas ADIF, y en virtud de esto se le encomienda a ADIF la línea Valladolid-Burgos-Vitoria, Venta de Baños-Palencia-León-Asturias y el tramo final de la línea de Extremadura, y, por el contrario, la línea Ourense-Santiago queda en el ámbito de Seittsa. ADIF sigue ejecutando esas inversiones, a las que Seittsa destina 407,05 millones de euros, de manera que las inversiones que realizará ADIF en 2008 en alta velocidad ascenderán a 3.916,8 millones de euros frente a 3.875,6 millones de euros, o sea, 41,20 millones de euros más que en el año anterior. Si sumamos las inversiones efectuadas, las que está previsto efectuar y las de mantenimiento que tiene asignadas ADIF, en el año 2007 ese epígrafe sumaba 5.496,7 millones de euros y en 2008, 5.535,6 millones de euros, 39 millones de euros más. No hay un decrecimiento de inversiones, pero tampoco —y ahora hablaré de esto— hay un abandono de la red convencional; abandono de la red convencional, el que hicieron ustedes durante las dos legislaturas. ¿Por qué dice: no hable para atrás? ¿Cómo que no hable para atrás? ¿Aquí ponemos el listón cada vez donde quieran ustedes? ¿Cómo que no hable para atrás? Nos hemos encontrado una red convencional en la que no han hecho absolutamente nada durante ocho años, han estado de vacaciones, ocho años sabáticos, y eso da la cara, y estamos trabajando intensamente en mejorar esa red convencional, pero sí es verdad, y usted lo sabe, que no se arregla de un día para otro, que las inversiones no se hacen de un día para otro, y menos en una red que está obligado a mantener dando servicios, porque no puede decir: voy a cortar entre A y B, hago nuevas la plataforma, la catenaria, la vía y las instalaciones y luego pasan los trenes. No, arregle usted todo trabajando en las bandas de mantenimiento, que le recuerdo, y usted lo sabe, que son muy reducidas y no pasan más allá de cuatro o cinco horas diarias, y si hay algún problema de algún tren que llega tarde o lo que sea, menos todavía, y trabajando, como digo, con redes abiertas.

Hay una cantinela del señor Merino, que no es la primera vez que lo plantea, y del Partido Popular: la ejecución. ¿Hablamos de ejecución? Dicen: el año 2007 va a ejecutarse un 60 por ciento —vale— y el año pasado ejecutaron un 57 por ciento. No sé si es que tienen una contabilidad paralela y a ustedes no les merecen confianza las cuentas que se rinden y son fiscalizadas por la Intervención General del Estado. A nosotros, toda, porque es un órgano independiente que ahora, ayer y mañana hará la fiscalización correspondiente y sus cifras son las correctas. Por tomar cifras que son homogéneas —porque Renfe y ADIF existen desde el año 2005—, pero también tengo algunas comparativas, en el año 2000 su ejecución en alta velocidad —por tomar una referencia de las máximas inversiones—, con un presupuesto de 1.499 millones de euros —estamos hablando de menos de un tercio de lo que son hoy las inversiones que estamos haciendo en alta velocidad, a ustedes que se les llena la boca de decir que han hecho todo—, fue

del 60,84 por ciento, unos escuetos 912 millones de inversión; el año 2001 llegaron a ejecutar la cifra del 59,6 por ciento; en el año 2002 se les debieron cambiar los cables y ejecutaron un 86,4 por ciento, la única vez, porque al año siguiente, 2003, pasaron a ejecutar el 60,4 por ciento; en el año 2004 la ejecución subió al 61,53, en 2005 al 64,12, y en 2006 en la alta velocidad el 87,6 y en el total el 80,6. Las previsiones que tenemos de cierre son alcanzar en alta velocidad en torno al 96 por ciento y en el total el 95 por ciento. Si hablamos de ejecución presupuestaria, señor Merino, vamos a hablar de ejecución, pero de todas las ejecuciones.

Por otro lado, hablan de que la red convencional estaba olvidada, que Cercanías era un abandono permanente por parte del ministerio, que no se había hecho ninguna actuación. En los datos cerrados de los presupuestos 2004-2006 y de la legislatura anterior, 2000-2003, el incremento medio en infraestructura ha sido de 46,6 millones de euros adicionales, un incremento porcentual del 95,1, en material móvil un incremento porcentual del 74,1 y un incremento en términos absolutos de media anual de 68,4 millones de euros y en términos relativos de 87,2 millones de euros. Las inversiones que se han realizado no digo que sean las óptimas, pero es verdad que los presupuestos del año 2008 contemplan unas inversiones bastante importantes en el ámbito de Cercanías, no solo de Cataluña, sino de Madrid, Valencia y Andalucía, allí donde quiera que haya Cercanías.

Usted planteaba que en los presupuestos tratamos de engañar, que en el País Vasco se habían planteado el año pasado 261 millones de euros que habían caído este año hasta 148. Eso es real, pero S.S. conoce sobradamente que se ha instrumentado un convenio con el País Vasco en virtud del cual la pata guipuzcoana de la Y, el tramo entre Mondragón y la frontera francesa, es asumida por el Gobierno vasco, es verdad que con cargo al cupo, pero en todo caso no podemos hacer previsiones de inclusión de esas partidas. Eso explica esa caída de inversión porque entendemos que vista la evolución, cómo se va desarrollando la inversión en la zona, es lo que sería razonable o factible de ejecutar, para no poner unas cifras que no fueran reales. A eso obedece justamente ese planteamiento. En Cataluña hay 900 millones de euros este año frente a 800 del año próximo. Es verdad que las inversiones en uno y otro caso son muy potentes. Hay una apuesta meridianamente clara por llegar a la frontera en la fecha que ha prometido el ministerio, ajustada a la realidad, no la fecha ficticia que ustedes estaban dando y que sabían que no iban a cumplir en la vida porque no habían hecho ni siquiera los proyectos del cruce de la ciudad de Barcelona ni la mitad de las cosas. Es una apuesta clara y decidida por llegar a la frontera en la fecha prevista. En La Rioja hay 6 millones de euros. Hay una obra ya en curso, como sabe S.S., que es la integración ferroviaria en Logroño que está ya adjudicada y, en definitiva, en obras. Dice que en la línea Madrid-Valencia hay retrasos importantes que no van a permitir que esté en 2010. Le voy a contar ahora como está esta línea para

que sepa exactamente que no existen los retrasos a los que usted se refiere. Retraso el que dejaron ustedes, que estaba la línea ejecutada al 1,56 por ciento. No sé dónde estaba el interés por llegar a Valencia en la fecha en que estaban gobernando. Y en Galicia habían invertido, en la de Ourense-Santiago, 4 millones y medio de euros, que es el cero y pico por ciento de la obra. No sé dónde está ese programa, esas inversiones, que decían que tenían en marcha en relación a la alta velocidad y al ferrocarril. Su interés en el ferrocarril fue bastante reducido, señorita. Estaba siguiendo proyectos del Partido Popular. Usted sabe sobradamente que no es verdad. Porque, ¿qué proyecto tenían ustedes —y usted lo conocía sobradamente— desde Río Duero hasta Valladolid? **(El señor Merino Delgado: Estaba toda la línea empezada.)** ¿La línea empezada? Sí, entre Segovia y Valdestillas. **(El señor Merino Delgado: Y los túneles.)** Sí, los túneles, de acuerdo. No tenían definido, cuando se fueron del Gobierno, la salida entre Madrid-Fuencarral, tenían paralizado entre Fuencarral y Soto del Real y entre Valdestillas y Campo Grande no había nada. Nada. Evidentemente, no había nada y ahora entran ustedes en vía única... ¿En vía única?, pero con lo que habían hecho ¿qué podíamos hacer? Terminar cuanto antes de hacer un proyecto que permita inversiones que están en curso, aprovecharlas para los ciudadanos. **(El señor Merino Delgado: En cuatro años.)** Sí, en cuatro años se han estado poniendo todo tipo de pegas desde el Gobierno regional, señorita, en cuatro años. Cuatro años de pegas. ¿Cuándo se ha conseguido cerrar con el ayuntamiento y con la Junta de Castilla y León los accesos a la ciudad? Hace tres días, que son los que hace que hemos licitado el tramo del soterramiento. No nos parecía razonable esperar a terminar todas las obras del soterramiento de Valladolid, que usted conoce sobradamente, mejor que yo, la dificultad que tiene, para poner en marcha la línea, o hacer recorridos turísticos hasta el borde del río Duero, que es una zona magnífica.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Merino, no entre en diálogo, por favor.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (González Marín): Señorita, va en vía única pero ustedes, aparte de que el Madrid-Lleida no lo pusieron en alta velocidad... **(El señor Ayala Sánchez pronuncia palabras que no se perciben.)** No lo pusieron en alta velocidad, señor Ayala. 200 kilómetros por hora, ¿con qué parámetros es alta velocidad? Pero al margen de eso —y no es de lo que quiero hablar—, el tramo de Zaragoza va en vía única con un gálibo mínimo y seguirá yendo así porque esa es la infraestructura que ustedes dejaron. Pero el tramo de entrada a Lleida hasta salir a la variante que hemos hecho nosotros lo dejaron también en vía única y lo pusieron en explotación en vía única. En cuanto a Valladolid, inicialmente irá una vía de UIC, ya se ha

adjudicado el tramo de Pinar de Antequera en el último consejo de ADIF, y empezamos las obras de inmediato para hacer rápidamente lo que ustedes no han hecho, no hicieron ni nos han dejado hacer. Si hemos tenido la obra de Río Duero en parada biológica desde febrero a julio. Cincuenta metros más arriba, en una obra de la diputación, no ha habido ningún problema; más arriba, una obra de la Junta de Castilla y León, no ha habido problema alguno. Únicamente afectábamos a las aves nosotros, señoría. **(El señor Ayala Sánchez: El acceso a Segovia.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, no entren en diálogo. Señor González, conteste usted a las preguntas y no entre en diálogo.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Con su permiso, señor presidente, una cuestión de orden. Estoy apreciando excesivo relajo en la terminología que está empleando el compareciente: han estado de vacaciones, que no iban a cumplir en la vida. Quisiera, señor presidente, que usted le recordara al compareciente, que no yo, que está ante una Comisión parlamentaria, que se encuentra ante los diputados que estamos pidiendo explicaciones lógicas y legítimas del presupuesto y que él no debe transformar esto en una tertulia y debe emplear terminología que corresponda al nivel de la comisión en la que se encuentra. Le ruego, por favor, que se lo recuerde al señor compareciente.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Ayala, el compareciente con el nivel de relajo al que usted se refiere, está en el tono equivalente al del interpelante. En un debate parlamentario los tonos del debate los marca tanto el que interpela como el que responde.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Señor presidente, el tono sí, pero los términos no. Utiliza una terminología que no es propia.

El señor **PRESIDENTE:** Puede continuar, señoría.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (González Marín): Si me permite, señor presidente, presupuesto ficticio, no ejecución, presupuesto bajo, gato por liebre, continuas mentiras, esos son los epítetos que yo he recibido en la fase primera. **(El señor Ayala Sánchez: Naturalmente, y los que tendrá usted que oír.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señor Ayala, en el debate parlamentario es normal que usted utilice esos epítetos pero tiene que tener la capacidad de oír la respuesta que le den al que los recibe porque vuelvo a repetir el tono parlamentario lo marca tanto el interpelante como el interpelado.

Señor González puede continuar.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (González Marín): No quiero para nada, señorías, señor Ayala, señor Merino, entrar en un tema de tono sino de fondo. Respondiendo al planteamiento que se ha formulado en relación al tema —y es verdad— que comentaba la diputada señora Puig, relativo a si efectivamente el presupuesto se corresponde con un impulso del ferrocarril o por el contrario hay un presupuesto que lo que hace es retardar o retrasar inversiones, he dicho que en el presupuesto del ministerio hay un impulso importante, como esta mañana se ha puesto de manifiesto, a la red convencional con inversiones del 34 por ciento, en las inversiones que está previsto hacer por ADIF, como he dicho antes, hay un esfuerzo presupuestario también importante en el ámbito de la red convencional, a la que se dedica prácticamente un 30 por ciento de las previsiones contempladas. Se incluye una partida importante para las Cercanías, que son fundamentales, puesto que el número de usuarios que utiliza este medio de transporte es muy relevante y, evidentemente, tenemos la sobrada sensibilidad para hacer las inversiones que permitan mejorarlas sustancialmente; inversiones que crecen respecto al año anterior en el ámbito de ADIF prácticamente un 7 por ciento.

En cuanto a las líneas básicas de lo que va a hacer ADIF en el año próximo, a principios de año habrá 1.567 kilómetros de línea de alta velocidad, de los que 320 se ponen en marcha a final de este año. Por grandes ejes estructurantes en el tramo Barcelona-Frontera francesa, las previsiones es que esté en obras todo el tramo entre Barcelona y Figueras, 131 kilómetros, acometiendo obras tan complejas y tan importantes como son el paso soterrado por Barcelona o por Girona. Empezaremos las obras entre finales de año y principios del año siguiente en 15 tramos, con un total de 82,3 kilómetros, lo que significará una inversión en curso de 1.533 millones de euros. A la vez empezaremos el montaje de vía entre La Roca y Riudellots, que es un tramo de 49 kilómetros, y continuaremos trabajando en la estación de Sants en las fases siguientes que suceden a la puesta en marcha de la alta velocidad porque, como conocen SS.SS., se ha previsto acometer la estación en varias fases, una está terminada y otra en curso de finalización y ahora se continúa con la remodelación, haciendo una estación intermodal con la propia Generalitat e incrementando la zona de aparcamiento. En la línea Madrid-Segovia-Valladolid —por la que me preguntaba S.S.— está previsto en el presupuesto inversiones para que en el primer trimestre se ponga en marcha el tramo entre Olmedo y Medina. Respecto a la integración en Valladolid, a la que se refería S.S. cuando decía que iba en vía única, ya se ha licitado el tramo Río Duero-Pinar de Antequera, cofinanciado entre ADIF y la Sociedad Valladolid Alta Velocidad, con un porcentaje de participación por parte de ADIF de un 50 por ciento. Eso está en curso en los 5,4 primeros kilómetros de la línea. Se sigue redactando el proyecto de integración ferroviaria en Valladolid y ter-

minando la estación y el resto de actuaciones complementarias que, como conoce, son muy complejas. También está a punto de terminarse el cambiador de ancho del Norte de Valladolid, al norte de Campo Grande, que permitirá facilitar las relaciones ferroviarias con el resto del norte y noroeste de España. En cuanto a la línea Córdoba-Málaga, en el año próximo van a hacerse actuaciones en Cercanías que se corresponden con la segunda fase de la integración ferroviaria en Málaga. En el proyecto se había previsto una primera fase de construcción de la línea en ancho UIC y la segunda fase, que será la de soterramiento de la red de Cercanías y construcción de una nueva estación, la de San Andrés. En línea Madrid-Levante está en obras todo el trayecto entre Madrid y Valencia y en el próximo año estará en obras todo el trayecto hasta Alicante. Estamos trabajando con el ayuntamiento y la Generalitat para que los accesos ferroviarios a Alicante se puedan poner en marcha y vamos a iniciar en el trayecto a Murcia un par de tramos, concretamente en el primer trimestre hemos licitado 15,9 kilómetros, que son Monforte del Cid-Aspe y Aspe-Elche. También está previsto licitar los tramos restantes en el año próximo, me refiero concretamente a Elche-San Isidro, San Isidro-Orihuela y Orihuela-Murcia, lo que va a significar tener 790 kilómetros en obras en esta línea. Además, se van a completar las obras de plataforma en 197 kilómetros, básicamente la línea Fuentes-Albacete y Motilla del Palancar-Valencia, así como entre Alcazar y Valencia. Ya iniciamos las obras de montaje de vía en 330 kilómetros, concretamente los tramos Motilla del Palancar-Valencia, Játiva-Valencia y Fuentes-Albacete. Una vez que se finalice el estudio informativo entre Murcia y Cartagena se iniciarán los correspondientes proyectos. En Ourense-Santiago la previsión que tenemos es tener terminados dos tramos de plataforma. En este momento la plataforma está ejecutada al 52,5 por ciento. Entre otras actuaciones previstas está la conclusión de la terminal de mercancías de Lugo, concretamente la terminal de As Gándaras. En el tramo Vitoria-Bilbao la previsión es tener en obras todo ese tramo exceptuando los accesos a una y otra ciudad que, como sabe, están todavía en proceso de definición con las autoridades locales y autonómicas. En la otra línea de alta velocidad, Bobadilla-Granada, se inician las obras en todos los tramos que ya tienen estudio informativo, con lo que a finales de año estarán en obra prácticamente 50 kilómetros. En la línea de Extremadura —en la que usted decía que había unas dotaciones presupuestarias que creía que no ejecutaríamos— en este momento ya está en obras el tramo Montijo-Badajoz —que son 20,2 kilómetros— y en el año próximo tenemos previsto poner 57 nuevos kilómetros en obras, concretamente en los tramos Mérida-Montijo, Cáceres-Aldea del Cano y Aldea del Cano-Mérida. En el tramo Venta de Baños-Palencia-León-Asturias hay una previsión de iniciar obras en 24 kilómetros, con una licitación estimada de unos 140 millones de euros. Se van a redactar los proyectos entre Palencia y León, que corresponden

a 109 kilómetros. En el tramo de Murcia-Almería se inician las obras en 14,2 kilómetros, concretamente en Alhama-Totana y Totana-Lorca. En la provincia de Almería está previsto licitar a finales de año el tramo Sorbas-Lucainena. También se van a finalizar las obras del tramo Sangonera-Librilla que, como ustedes saben, está en obras. También hay tramos en estudio informativo y en proyecto, como son la variante de Librilla-Alhama, variante de Totana, Vera-Los Gallardos, Los Gallardos-Sorbas y Sorbas-Lucainena de Torres. En la variante de Pajares la previsión es de continuar impulsando el desarrollo de esta línea de 50 kilómetros que está toda en obras, como conocen SS.SS., algunas de ellas con un avance realmente importante, muy por encima de las previsiones que había en el plan de obra establecido. Finalmente, en la línea Valladolid-Burgos-Vitoria, en este momento estamos en la fase del estudio informativo entre Valladolid y Burgos, que ya ha sido aprobado. Se ha finalizado la cartografía y en el próximo año se llevarán a cabo los estudios geotécnicos de varios de los tramos, concretamente nudo norte de Valladolid-Cabezón de Pisuerga, de Cabezón de Pisuerga a San Martín de Valvení, San Martín de Valvení-nudo de Venta de Baños. Por último, en la variante de Burgos y en el tramo Burgos-Vitoria hay actuaciones que en este momento todavía está llevando a cabo la Dirección General de Ferrocarriles y una vez que acabe pasarán al ámbito de ADIF para llevar a cabo las actuaciones oportunas.

— **DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA (AZUAGA MORENO). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS MIXTO (número de expediente 212/001678) Y POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/001718).**

El señor **PRESIDENTE:** Vamos a pasar a la siguiente comparecencia, que corresponde al director general del Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA. Vamos bien, de los cuatro años de legislatura es el primero en el que estamos cumpliendo el horario por lo que es para sentirnos reconfortados. La señora Fernández, en nombre del Bloque Nacionalista Galego, Grupo Mixto, tiene la palabra.

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA:** Queremos aprovechar la comparecencia del señor presidente de AENA para preguntar si es posible que nos explique pormenorizadamente no solamente cómo están las obras en este momento sino también la proyección en el futuro y la finalización de las mismas en los aeropuertos de Vigo, Peinador; de A Coruña, Alvedro, y de Santiago, A Bacolla. En concreto, sumadas todas las partidas, 88 millones corresponden al aeropuerto de Santiago, 25 al de Coruña y 27 a Peinador. En el caso concreto de Pei-

nador, nos gustaría preguntar algo más al señor presidente en relación con la posibilidad de que desde el Gobierno se esté pensando en elaborar un nuevo plan director, si efectivamente las obras que se contemplan actualmente están relacionadas con el plan director que está en vigor en estos momentos y también si tienen previsto hacer las que aún no se han empezado a acometer y que corresponden a ese plan director. En definitiva, deseo saber si nos puede concretar los objetivos de la financiación del aeropuerto en este momento y sobre todo la proyección de futuro.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra su portavoz el señor Campoy.

El señor **CAMPOY SUÁREZ**: Señor presidente de AENA, sea bienvenido una vez más a esta Comisión con ocasión de los Presupuestos Generales del Estado para 2008.

Sabe esta Comisión, y usted también, que respecto a los Presupuestos Generales del Estado me gusta más hablar del qué y del para qué que del cómo, de ahí que sea poco dado a bucear en las cifras y en los números, aunque, por supuesto, alguna hay que dar, pero me importa más traslucir lo que persiguen los presupuestos en sí. Para este próximo año 2008 los Presupuestos Generales del Estado tienen previstos en su organismo, en AENA, 2.555 millones de euros, de los cuales 750 se obtienen vía recursos propios generados por las operaciones y 1.750 son de deuda. Me llama la atención, como creo que le he trasladado en alguna otra ocasión, la tendencia endeudadora que está alcanzando AENA. Usted dijo, no sé si el año pasado o el anterior, que tenía una previsión de endeudamiento fijado en un límite para 2009 en torno a 9.000 ó 10.000 millones de euros; estamos ya prácticamente en ese límite, señor Azuaga, estamos ya en 9.000, y si nos fijamos en 2006, sin ir más atrás, vemos que hemos duplicado la deuda en este ejercicio respecto a ese año. ¿Qué horizonte tiene AENA en la previsión de inversiones respecto a la financiación? ¿Cree que es asumible ese endeudamiento? Porque lo cierto es que los ingresos van aumentando, fruto de los cuales puede aportar a esa capacidad inversora la cantidad y la cifra que está alcanzando, pero no es menos cierto que también estamos encontrando, por ejemplo, como consecuencia de ese endeudamiento, que hay unos mayores gastos financieros, hasta el punto de que dejan sin fondos propios los recursos de AENA, con lo cual habría que hacer un esfuerzo en la contención de los gastos financieros, por una parte, y por otra parte no sé si usted ha tenido oportunidad de escuchar a alguno de los comparecientes anteriores que decía que los planes de inversiones van a saltos y que creía que, según la curva de Gauss, a veces están arriba y a veces abajo. Esto está en consonancia con una cuestión que es muy importante en materia de infraestructuras, que es el grado de ejecución que tienen las obras o, mejor dicho, los presupuestos, que es lo que definitivamente hace trasladar el dinero que recauda el

Estado para ponerlo al servicio del ciudadano en determinados servicios. En estos momentos, señor presidente de AENA, ¿cómo están los planes directores? ¿Qué grado de ejecución tienen? ¿Qué retraso? ¿Están al día las obras? ¿No lo están? Hasta aquí mi parte en lo relativo a las cifras.

Ahora me gustaría entrar más en la parte dogmática presupuestaria. Ya que acabo de hablar de las infraestructuras y puesto que, tal y como decía el presidente, es inédito en esta Comisión estar cumpliendo el horario, no va a ser este diputado el que quiebre precisamente este carácter inédito que tiene la Comisión hoy, pero sí me gustaría decir respecto a los otros cuatro objetivos de los que no he hablado y de los que voy a hablar ahora, que son calidad del servicio, la seguridad entendida tanto como *safety* como *security*, la eficiencia económica y los recursos humanos, que, como usted sabe, tienen que estar adecuada y convenientemente armonizados, que si tiene que primar alguno por encima del otro estará usted de acuerdo conmigo en que la seguridad y la calidad del servicio están por encima de cualquier otra consideración. Fruto, por ejemplo, de mejorar la eficiencia económica es la externalización, pero la externalización, señor Azuaga, no debe disminuir la seguridad ni la calidad del servicio, y es aquí donde AENA debe demostrar un celo especial en el control de los servicios externos. ¿Por qué le cuento todo esto? El pasado 18 de septiembre hubo en el aeropuerto de Alicante un desgraciado accidente en el que un niño perdió el dedo de una mano en una cinta transportadora, como creo que sabrá. Por supuesto, aquí no se trata de buscar responsabilidades políticas ni no políticas ni nada de eso; se trata de intentar entre todos que no vuelvan a ocurrir accidentes como este. Por eso le digo que la debida coordinación entre estos apartados es fundamental, y aquí parece que hubo un problema de descoordinación porque se tardó mucho en encontrar el dedo amputado, hubo falta de coordinación entre los servicios propios de AENA y los externalizados... ¿Qué le vengo a decir con todo esto? Pues le quiero preguntar, por una parte, qué medidas de coordinación entre estos cuatro objetivos restantes está adoptando AENA para evitar situaciones como esta, que es donde se ve si los presupuestos llegan al ciudadano. No nos sirve de nada externalizar si después resulta que a la empresa o servicio contratado no lo controla nadie y al final va por un lado y los servicios propios que directamente presta AENA van por otro. ¿Qué medidas de prevención hay? Usted sabe que gracias a usted —y yo se lo agradezco aquí— hemos mejorado, entre otras cosas, por ejemplo, los servicios de asistencia médica en un aeropuerto como el de Alicante y otros muchos, pero usted sabe que el número de operaciones está creciendo cada vez más y que el número de pasajeros está creciendo en las tendencias anuales no puntuales, por lo que aeropuertos que soportan tanta congestión de personas tienen que tener los mejores servicios de AENA, y ahí sí me gustaría incidir en la calidad de los servicios, señor presidente de AENA.

Le agradezco anticipadamente las contestaciones que a buen seguro me dará, señor presidente, pero permítame señalar que el compareciente anterior decía que no quería entrar en el tono pero sí en el fondo y yo he entrado muy superficialmente en el fondo, pero me va a permitir el señor presidente de esta Comisión que dedique un minuto escaso al tono de este compareciente. Este diputado que les habla personalmente y los compañeros del Grupo Parlamentario Popular en materia de Fomento, y en materia de aeropuertos en este caso, queremos trasladarle nuestro agradecimiento por las facilidades que siempre nos ha dado para ejercer nuestro trabajo, y lo quiero hacer además públicamente. Quiero dejar patente el trato que hemos recibido y la disposición y la colaboración que hemos obtenido siempre de usted, porque, aunque dicen los clásicos que en política los elogios no se deben dar porque perjudican tanto al que los da como al que los recibe, a usted, que siempre ha dicho que no se considera político, yo no quisiera perjudicarlo en ningún caso, pero en este caso lo cortés no quita lo valiente, y, siendo como es esta la última comparecencia de presupuestos de esta legislatura, quiero trasladar nuestro agradecimiento al presidente de AENA, con permiso del señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Campoy, le honra lo que ha dicho por lo original, porque no es lo habitual en la práctica política, y no me refiero en ustedes sino a la práctica. Finalmente, tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, su portavoz el señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Yo también quiero felicitar públicamente, con motivo de la presencia de don Manuel Azuaga, presidente de AENA, al portavoz don Miguel Campoy. Siempre se ha caracterizado por ser una persona —aunque al Partido Popular no le guste esta palabra— de talante y también de talento, como ha demostrado hoy en sus intervenciones. Dice mucho el contenido, la forma y las palabras finales que acaba de expresar. Por tanto, gracias en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

Dicho esto, señor presidente de AENA, sea bienvenido a esta Comisión de Fomento y Vivienda. Me va a permitir que comience leyéndole parte de una intervención mía a los pocos meses de su nombramiento, en su primera comparecencia presupuestaria aquí el 14 de octubre de 2004. Entonces le planteaba lo siguiente —leo textualmente—: Quiero expresarle una preocupación del Grupo Parlamentario Socialista sobre las deudas y las pérdidas de AENA: ¿qué valoración hace usted del capítulo de pérdidas y deudas? Y terminaba añadiendo: En comparecencias de años anteriores se nos trasladó la buena salud financiera de AENA, pero ahora, al analizar el capítulo de deudas y pérdidas, nos surgen enormes dudas al respecto. A renglón seguido, usted en esa misma comparecencia —señor presidente, como solo voy a hacer una pregunta que va a explicar el porqué de lo que

voy a leer, me va a permitir que lea lo que dijo don Manuel Azuaga, porque aunque son dos minutos creo que merece la pena— manifestó: En cuanto a la deuda —decía usted, señor Azuaga—, actualmente existe un problema estructural muy importante. AENA está en una delicada situación financiera debido sobre todo a su elevado endeudamiento. Le voy a explicar. Para el 31 de diciembre de este año 2004 está previsto que el endeudamiento de AENA alcance una cifra superior a 5.000 millones de euros. Además, para finales de 2010, teniendo en cuenta la inversión comprometida, la deuda alcanzará 10.000 millones de euros. Si hablamos de las antiguas pesetas, estaremos hablando de un billón y medio de pesetas. La principal causa que ha provocado esta elevada deuda ha sido la realización durante el último año y medio de una política exacerbada de inversiones, muy por encima de los recursos generados por AENA. En cuanto a la inversión, las dos terceras partes corresponden a la ampliación del aeropuerto de Barajas, que ha sufrido una desviación que ha duplicado prácticamente la inversión inicial prevista y que alcanzará a la finalización de la misma 6.000 millones de euros —añado yo que luego fueron más, 6.200—. Estas inversiones han sido muy superiores a los recursos que generaba en el mismo periodo AENA. Y terminaba diciendo, señor Azuaga: Una mejor política financiera no hubiera permitido llevar a cabo un nivel de inversión tan elevado que afecta y afectará negativamente a la estructura financiera de la entidad y a la cuenta de resultados. Por tanto, una de las medidas urgentes para poder atender al programa de inversiones ha sido y es la de buscar cobertura financiera para hacer frente al pago de la misma. A continuación ampliaba cuál era la cobertura financiera. En relación con este recordatorio de sus palabras le planteo solo una pregunta: ¿Cuáles son los principales datos y cifras económicas del presupuesto de AENA para 2008 y qué balance, ya que estamos en el último presupuesto, como acaba de decir don Miguel Campoy, puede realizar de las actuaciones que se han llevado a cabo al respecto en esta legislatura?

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a las observaciones que le han hecho tiene la palabra don Manuel Azuaga, director general de AENA.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA** (Azuaga Moreno): Quiero dar las gracias particularmente al diputado señor Campoy por la deferencia que ha tenido conmigo. Lo único que he hecho ha sido cumplir con mi deber de atender a todos los diputados que me hicieran cualquier pregunta, tanto oral como por escrito o, si hacía falta, hasta por teléfono. Lo único que le puedo decir es que he cumplido con mi obligación y nada más.

Si no tienen inconveniente, señorías, empezaré respondiendo al diputado del Grupo Socialista, ya que su intervención contiene muchas de las preguntas realizadas

por los otros dos grupos, para posteriormente contestar aquellas pocas preguntas que haya podido dejar sin responder, fundamentalmente del Grupo Popular. En primer lugar, voy a comenzar comentando la evolución del tráfico aéreo en este año y las previsiones que hemos presupuestado para el próximo. En el acumulado de los ocho primeros meses de 2007, el incremento de pasajeros respecto al mismo periodo del año anterior es del 8,8 por ciento y el número de movimientos de aeronave de aeropuerto ha registrado también un incremento del 8,4 por ciento. En comparación con la media europea, estamos hablando de un 8,8 por ciento frente a un 5,6 por ciento de crecimiento medio de los aeropuertos europeos, teniendo en cuenta que están incorporados los aeropuertos de AENA, y a un 5,1 por ciento de media a nivel mundial. Con esta evolución, el tráfico de pasajeros en los aeropuertos españoles va a superar por primera vez la barrera de 200 millones de pasajeros al año, concretamente a 31 de diciembre de este año, situándose en torno a 210 millones. Para 2008 hemos previsto que el tráfico aéreo de pasajeros crezca un 7 por ciento y el de aeronaves un 6,7 por ciento. Como pueden apreciar SS.SS., las previsiones las hacemos con una perspectiva conservadora si vemos las positivas cifras de evolución del tráfico que estamos teniendo en la actualidad. Por eso, con el fin de seguir respondiendo a los retos del sector es necesario seguir acometiendo el importante plan de inversiones que AENA está llevando a cabo y que para el ejercicio 2008 dispondrá, como bien decía el señor Campoy, de un presupuesto de 2.559,9 millones de euros, lo que supone un incremento del 24,9 por ciento sobre la inversión presupuestada en 2007, que fue de 2.046 millones de euros. Me gustaría llamar la atención sobre el hecho de que la cifra de inversión para el año 2008 supone la mayor inversión anual presupuestada por AENA en toda su historia, lo cual viene a refrendar por la vía de los hechos el mantenimiento de un fuerte ritmo inversor para atender los requerimientos de la demanda del transporte aéreo.

Las actuaciones inversoras más destacadas para el año 2008 son las siguientes. En primer lugar, quiero indicar que continuaremos desarrollando y potenciando el aeropuerto de El Prat y consolidando el aeropuerto de Madrid como importantes aeropuertos *hub* de referencia en Europa. En 2008, la actuación inversora más importante se centrará en continuar con el proceso de modernización y ampliación del aeropuerto de Barcelona a través de su Plan Barcelona, que tiene prevista una inversión total de 5.000 millones de euros. Este presupuesto, además de todas las actuaciones previstas hasta la fecha, como la terminal sur, incluye, entre otras, la terminal satélite y la remodelación de las terminales actuales A, B y C, que, como saben, es la actual terminal norte. Para 2008 está presupuestada una inversión de 686,8 millones de euros, un 5,6 por ciento más que en 2007. Esta inversión se dedicará fundamentalmente a continuar con las obras de la terminal sur y de sus diferentes instalaciones y equipamientos, que tendrán su puesta en

explotación, si las pruebas que hagamos durante seis meses funcionan, para el primer trimestre de 2009. Tras la puesta en explotación en 2006 de la ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas, en 2008 está prevista una inversión de 437,7 millones de euros, dedicados, entre otras actuaciones relevantes, a la adaptación de los sistemas tecnológicos a los nuevos requisitos operacionales de las compañías aéreas, a actuaciones medioambientales, a la modernización de los sistemas informático y de comunicación, a expropiaciones, a actuaciones en el campo de vuelo —pistas y calles de rodaje—, a mejorar la infraestructura de accesos, al estacionamiento y a la urbanización, al sistema e instalaciones de navegación aérea y, finalmente, a las partidas presupuestarias para las actuaciones necesarias de reposición y de mantenimiento. Además de la potenciación de los aeropuertos *hub*, una de las grandes prioridades del programa de infraestructuras es seguir con la modernización de los aeropuertos turísticos. En el año 2008 se destacan las siguientes actuaciones. Para el Plan Málaga, están presupuestados, en 2008, 359,7 millones de euros, un 9 por ciento más que la inversión presupuestada en 2007. Las actuaciones más importantes de este presupuesto están dedicadas a la continuación de la construcción de la nueva área terminal y la segunda pista de vuelo, cuya obra se adjudicó antes del pasado verano y desde mediados de septiembre ya se está ejecutando. En el caso del aeropuerto de Alicante, Plan Levante, destaca la inversión, en el año 2008, de 55,4 millones de euros, un presupuesto similar al del año 2007, para la ampliación del área terminal de pasajeros, la ampliación de la plataforma y calles de rodadura y para la mejora del sistema eléctrico, entre otras actuaciones de importancia. El aeropuerto de Valencia ha sido objeto de una modernización muy importante, a fin de dotarlo de las infraestructuras y los equipamientos necesarios para afrontar con éxito la celebración de la Copa del América de 2007, con una inversión de 110 millones de euros. Tras la finalización de la ejecución de estas actuaciones, en el año 2008, se han previsto 10,5 millones de euros para continuar con la segunda fase de modernización del aeropuerto y las inversiones se centrarán en el nuevo centro de control del área terminal, accesos, acometidas eléctricas y, lo más importante, aunque no está incluido en cuanto a millones de euros en el 2008, la ampliación del edificio terminal con la construcción de un nuevo dique, encontrándose en redacción de proyectos y su obra se licitará, como se comprometió por el Gobierno, antes de final de año. Por tanto, esperamos que las primeras dotaciones presupuestarias estén para el año 2009.

También es muy relevante el proceso de ampliación y modernización de los aeropuertos canarios. De acuerdo con el Plan Canarias, que prevé una inversión de 3.000 millones de euros en el periodo 2006-2020, tienen presupuestados para 2008, 231,1 millones de euros, un 21,3 por ciento más que en 2007. Destacan las siguientes actuaciones: el aeropuerto de Gran Canaria, con una inversión prevista para el año 2008 de 116,2 millones de euros, un 51,5 por

ciento más que en 2007, y las principales actuaciones son: la ampliación del edificio terminal, la nueva central eléctrica y urbanización, el aparcamiento de vehículos, la ampliación de plataforma, la reconstrucción de calles de rodadura y, finalmente, también destaca la inversión dedicada a las expropiaciones necesarias para la nueva pista de vuelo. En el aeropuerto de Fuerteventura, con una inversión en el año 2008 de 37,8 millones de euros, destacan las actuaciones para la ampliación del edificio terminal, la instalación de un nuevo ILS y un sistema de tratamiento e inspección de equipaje, entre otras. En el aeropuerto de Lanzarote, la inversión, también en el año 2008, de 9,4 millones de euros, con un 67 por ciento más que en el año 2007, se dedica fundamentalmente a la ampliación del área terminal y de la plataforma y adaptación del campo de vuelo. En el aeropuerto de Las Palmas, con una inversión de 24 millones de euros, que supone un incremento del 4,2 con respecto al año 2007, destaca como actuación más significativa la continuación de la obra de la nueva área terminal y torre de control. En el aeropuerto de Tenerife Sur, con una inversión de 24,6 millones de euros para la instalación de un ILS, categoría II/III, la instalación e integración de sistemas de inspección de equipajes de bodega y el recrecido de la calle de rodadura, entre otras. En el aeropuerto de Tenerife Norte el presupuesto es de 17,4 millones de euros, un 3,3 más que en el año 2007, que se dedica a las actuaciones para un ILS, categoría II/III, y la ampliación de la plataforma de aeronaves.

En los aeropuertos de Baleares está previsto, en el 2008, un presupuesto de 88,3 millones de euros, lo que supone un 5,8 de incremento respecto a la inversión del año 2007. En el aeropuerto de Palma de Mallorca, con un presupuesto de 40,2 millones de euros, un 13,4 superior al año 2007, destaca la adecuación de las plataformas de aeronaves, la construcción del dique terminal hubs, en el módulo C, donde irá exclusivamente la mayor compañía de tráfico aéreo en Palma de Mallorca, que es Air Berlin, el terminal modal de carga y la mejora de accesos y urbanización. En el aeropuerto de Menorca, con un presupuesto total, para el año 2008, de 24,8 millones de euros destaca la finalización de las obras del área terminal, así como las actuaciones de mejora del aparcamiento de vehículos, urbanización y campo de vuelo. En el aeropuerto de Ibiza, se hará una inversión de 25,4 millones de euros, un 180 por ciento superior a la inversión del año 2007, que se dedicará a la renovación de las instalaciones del edificio terminal y a la habilitación de la calle de rodaje como pista de vuelo de emergencia.

El Plan Galicia, para la modernización y ampliación del aeropuerto de Galicia, contempla una inversión de 142,4 millones de euros, que supone un incremento del 100,2 por ciento respecto al año 2007, y las principales actuaciones son las siguientes. En el aeropuerto de Santiago, con un presupuesto de 86,9 millones de euros, un 290 por ciento de incremento con respecto al año 2007, destaca la ejecución de la nueva área terminal

y aparcamiento, cuya obra se adjudicará en este mismo mes o a lo más tardar en el mes de noviembre —en el momento en que tengamos la declaración de impacto medioambiental—, y la instalación del equipamiento de los sistemas de comunicaciones y control para la nueva torre y centro de control del área terminal de Galicia. En el aeropuerto de Vigo, con un presupuesto de 27,6 millones de euros, un 18 por ciento de incremento sobre el presupuesto del año 2007, se continúa con la ejecución de las obras para la ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves y del edificio de aparcamiento de vehículos, urbanización y bloque técnico, así como con el recrecido de la pista de vuelo, y hay que destacar la ampliación del edificio terminal que, con un importe de más de 30 millones de euros, se encuentra en redacción de proyecto y su licitación está prevista a principios del próximo año, pero las cantidades estarán presupuestadas a partir del año 2009. En el aeropuerto de A Coruña, con un presupuesto de 27,8 millones de euros, un incremento del 24,5 por ciento respecto al presupuesto del año 2007, se finalizará la instalación de los equipos para la puesta en servicio de un sistema de aproximación para la baja visibilidad, de ILS, categoría II/III, que empezará a funcionar en la última quincena de diciembre de este año, siempre y cuando la calibración, que comienza en el mes de noviembre, esté en condiciones, que pensamos que sí.

En los aeropuertos de Andalucía, independientemente del Plan Málaga, cabe destacar las siguientes inversiones. En el aeropuerto de Córdoba, con un presupuesto para el año 2008 que asciende a 65,6 millones de euros, destaca como actuación principal el inicio de la ampliación de la pista de vuelo hasta los 2.050 metros de longitud, cuya obra ya ha sido licitada y se adjudicará posiblemente antes de finalizar el año, así como las actuaciones para la ampliación del área terminal, torre de control y aparcamientos. En el aeropuerto de Sevilla, con un presupuesto para el año 2008 que asciende a 57,7 millones de euros, se contempla como actuación más destacada la ampliación del aparcamiento de vehículos que, con un importe de 26 millones de euros, se encuentra en redacción de proyecto, para ser licitada antes de que finalice el año. Como actuación significativa en el año 2008, por su repercusión social, quiero indicar también la apertura al tráfico comercial de pasajeros del nuevo helipuerto de Algeciras que cuenta con un presupuesto para el año 2008 de 6,8 millones de euros, superior en un 240 por ciento, porque apenas se ha hecho inversión en Algeciras.

Los aeropuertos del País Vasco disponen de un presupuesto de 37 millones de euros, un 134,6 por ciento más que en el año 2007. En el aeropuerto de Bilbao, con un presupuesto de 27,5 millones de euros, la inversión se dedicará a mejoras del edificio de la terminal actual, a la construcción de un nuevo dique este y a la ampliación de la plataforma de carga y aviación general. En el aeropuerto de Vitoria, con un presupuesto de 6,7 millones de euros, la inversión se centrará en la remodelación de la

central eléctrica y en la adecuación del aparcamiento de vehículos. En el aeropuerto de San Sebastián, con un presupuesto de 2,8 millones de euros, destacan actuaciones centradas fundamentalmente en apoyo y mantenimiento. En este punto me gustaría indicar que, independientemente de la proposición no de ley del Congreso que estableció en su día que no se debía ampliar la pista de vuelo del aeropuerto, AENA estaría en condiciones presupuestarias para acometer la ampliación del aeropuerto siempre que se revocase la proposición no de ley, ya que en la actualidad no solo tenemos que mantener la pista que había anteriormente, sino que la tenemos que achicar 300 metros por motivos de seguridad y por indicación expresa de la OACI y de la Dirección General de Aviación Civil.

La ampliación del aeropuerto de Zaragoza es otra de las grandes realizaciones en marcha. Con una inversión para el año 2008 de 9,4 millones de euros, se pondrán en servicio todas las actuaciones necesarias para la celebración de la Exposición Internacional de 2008. Todas las obras y actuaciones estarán absolutamente terminadas a final de año y entre los meses de enero y febrero se empezarán a hacer las pruebas necesarias. Por tanto, en el mes de febrero estará a disposición de los usuarios.

En cuanto a los aeropuertos de Castilla y León, el aeropuerto de Burgos, tras finalizar a lo largo de 2007 las actuaciones de la nueva terminal y del campo de vuelo y realizar, a principios de 2008, las pruebas necesarias, se abrirá al tráfico comercial. En el aeropuerto de León, la ampliación de la longitud de pista de vuelo hasta los 3.000 metros se pondrá en explotación en la segunda quincena de diciembre de este año y supondrá una mejora muy significativa en la operatividad del aeropuerto. Por otro lado, además de las inversiones puramente aeroportuarias, se está procediendo al desarrollo de los sistemas e infraestructuras de navegación aérea a través del planeamiento y ejecución de un conjunto de actuaciones encaminadas a adaptar los sistemas actuales a los requerimientos del cielo único europeo. En 2008, en sistemas e infraestructuras de navegación aérea está presupuestada una inversión de 186 millones de euros.

Resultados económicos. Los aspectos más relevantes de la cuenta de resultados de AENA para 2008 son los siguientes. Los ingresos de explotación, reflejados en el presupuesto del año próximo, ascienden a 3.331 millones de euros, lo cual supondrá un incremento con respecto al año 2007 del 12,1 por ciento. Por unidades de negocio, esta cifra se desglosa de la siguiente forma. En servicios aeroportuarios, a través de tasas aeroportuarias, 1.427,2 millones serán los presupuestados en ingresos, con un incremento del 12,8 por ciento. En cuanto a servicios de navegación aérea, a través de las tasas de navegación aérea, hemos presupuestado 1.192,9 millones, con un incremento con respecto al ejercicio 2007 del 10 por ciento. En cuanto a ingresos comerciales, para 2008 hemos presupuestado 695,2 millones de euros, con un incremento del 15 por ciento con respecto a 2007. Por tanto, el incremento de los servicios aeroportuarios,

presupuestado en un 12,8 por ciento más, viene soportado por los aumentos de tráfico previstos tanto en tráfico de pasajeros como en el de aeronaves. En cuanto al incremento de los ingresos comerciales, es consecuencia del incremento al alza de las actividades comerciales que viene desarrollando esta entidad y, de manera muy relevante, del efecto de los nuevos acuerdos establecidos en su día con la empresa Aldeasa, concretamente el pasado año 2006. En cuanto a los gastos de explotación, se sitúan en 2.982,8 millones de euros, con un 6,9 por ciento de crecimiento con respecto al año anterior, desglosándose en los siguientes conceptos más relevantes: aprovisionamientos, 70,5 millones de euros, con un incremento del 3,6 por ciento; personal, 1.209,9 millones de euros, con un incremento del 6,2, y otros gastos de explotación, 939,6 millones de euros. En este concepto, como saben, se agrupan los gastos correspondientes a reparación y conservación, suministros, comunicaciones, transportes, seguro y tributos y servicio de seguridad privada, este último con un importante incremento respecto a 2007, concretamente el 17,6 por ciento, con motivo no solo del incremento de la actividad, sino también de las necesidades que ha ocasionado la aplicación de las nuevas normas europeas en materia de seguridad. Este grupo de gastos de explotación también se ha visto fuertemente impactado por la entrada en funcionamiento de nuevas instalaciones, como las nuevas áreas terminales de Barcelona, Málaga y Alicante, entre los años 2008 y 2009. Como saben, tanto en materia de personal como en otros gastos, se tienen que incorporar y contratar los servicios externos bastante antes, entre seis y nueve meses antes, que la puesta en explotación de las terminales. Por tanto, son gastos que se incorporan en los presupuestos en 2008, aunque —entre comillas— empiezan a generar ingresos a partir de 2009, cuando se ponen en explotación las terminales correspondientes.

El porcentaje del 6,2 por ciento de incremento de gastos de personal se justifica por la revisión salarial prevista de un 2 por ciento, deslizamiento y por el incremento de plantillas. En cuanto al crecimiento de la plantilla, este se ha estimado en función de las necesidades previstas y teniendo en cuenta, como se ha indicado anteriormente, la entrada en funcionamiento de las áreas terminales de Málaga, Barcelona y Alicante, porque aunque su entrada en explotación está prevista para el año 2009, es necesario, como antes he comentado, incorporar al personal con seis o nueve meses de antelación, para su adaptación y preparación previa.

El resultado de explotación que se obtiene como consecuencia de los ingresos y gastos anteriores se eleva a 348,2 millones de euros de beneficio, o sea, un 67 por ciento más que los beneficios obtenidos en el año 2007. El ebitda —beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones— ascenderá a 1.111 millones de euros, lo que representa un 23,1 por ciento más que el ebitda previsto para el ejercicio 2007. Esta cifra de ebitda representa asimismo el 33,4 por ciento de

los ingresos de explotación esperados. Por tanto, el beneficio antes de impuestos para 2008 será de 8,6 millones de euros.

Brevemente, les haré un avance de las actuaciones de esta legislatura. En relación con los aspectos y datos relevantes llevados a cabo en esta legislatura, podemos resumirlo en los siguientes puntos: en el tráfico aéreo, la evolución en los aeropuertos españoles del tráfico aéreo de pasajeros entre los años 2004 y 2007, considerando para el año 2007 las previsiones de cierre, ha tenido un incremento acumulado del 35,6 por ciento, muy superior al que existió entre los años 2000 y 2003, que fue del 19,3 por ciento, es decir, casi el doble; bien es cierto que desde el 11 de septiembre, el día del famoso atentado a las Torres Gemelas, el crecimiento del sector, no solo en España sino mundialmente, fue prácticamente nulo en año y medio. Por tanto, tengo que decir que el crecimiento no sería el doble si no hubiese ocurrido la tragedia del 11 de septiembre. Este importante crecimiento pone de manifiesto el gran esfuerzo tanto inversor como de gestión de AENA para generar nuevas infraestructuras que proporcionen mayor capacidad a los aeropuertos para atender la demanda del tráfico aéreo.

En cuanto a inversiones, en esta legislatura hemos ejecutado hasta la fecha una inversión de 5.787 millones de euros. Contestando brevemente a una de las preguntas del señor Campoy, desde que yo estoy de presidente en AENA siempre se ha ejecutado más del cien por cien de los presupuestos. Cuando quiera usted se lo envío. Ahora mismo, hasta el mes de agosto, llevamos ejecutado el 108 por ciento, lo que equivale, como decía, a una inversión media anual de 1.736 millones de euros. Si consideramos la inversión prevista a ejecutar hasta el final de la legislatura, esta inversión ascenderá a 7.576 millones de euros, lo que representa una inversión media anual de 1.894 millones de euros. Además del incremento de la capacidad de los aeropuertos, mencionado anteriormente, también hemos mejorado su operatividad mediante la instalación de sistemas ILS, que facilitan las operaciones en condiciones de visibilidad reducida. En lo que va de legislatura, hemos puesto en servicio diecinueve sistemas ILS, lo que supone un incremento de un 23 por ciento con respecto a los 49 ILS existentes desde que se creó AENA.

Finalmente, y no menos importante, quiero destacar la inversión en seguridad, que es la principal línea estratégica de AENA. En octubre de 2004 el Consejo de Administración de AENA aprobó el Plan General de Seguridad de AENA, que aborda la seguridad de una forma integral, seguridad en operaciones aeroportuarias y de navegación aérea, seguridad contra actos ilícitos y seguridad para la prevención de riesgos laborales. Actualmente se está ejecutando satisfactoriamente el citado plan, en el que ya se llevan invertidos 511 millones de euros.

Ingresos y gastos. Los ingresos en esta legislatura ascienden a 10.047 millones de euros. Este volumen tan significativo ha sido posible, además de por los incre-

mentos de tráfico aéreo, por la mayor capacidad aeroportuaria proporcionada y por la mejora en los sistemas de control del tráfico aéreo y también, de manera muy importante, por los ingresos comerciales, en los que han influido de manera decisiva los nuevos acuerdos con los concesionarios incrementando el canon a cobrar que, en el periodo 2005-2007, ha supuesto unos ingresos adicionales de 68 millones de euros, sin considerar el incremento de ingresos por la incorporación de nuevas superficies comerciales.

Por otra parte, la evolución del resultado de explotación de la entidad, antes de deducir los intereses, amortizaciones e impuesto sobre sociedades, ha ido evolucionando año tras año desde 2004, pasando, en términos de rentabilidad sobre la cifra de ingresos totales, de un 29 por ciento al 33,4 previsto en 2008. Este importante incremento de ingresos se ha conseguido, además, manteniendo las tarifas en los aeropuertos de AENA entre las más bajas de los aeropuertos europeos. La tarifa de pasajeros en los aeropuertos españoles, por ejemplo, en Madrid-Barajas, en El Prat, en Palma de Mallorca o en Málaga, es cuatro veces más barata que la media de los aeropuertos europeos en el caso de los vuelos comunitarios y cinco veces más barata en el caso de los vuelos internacionales. La tarifa de seguridad de los aeropuertos españoles es también cinco veces más barata que la media europea; concretamente en aeropuertos como El Prat o Barajas, la tasa de seguridad está en 1,26 euros por pasajero, mientras que la media, sin AENA, está en 5,96 euros por pasajero. Antes se me ha olvidado comentarles que la tarifa de pasajeros en los aeropuertos españoles, en Madrid y Barcelona es de 4,32 euros en los vuelos domésticos, mientras que la media europea es de 17,40 euros por pasajero. En el caso de las tarifas de pasajeros en vuelos internacionales es de 6,84 euros por pasajero en los aeropuertos de primera edición de AENA, mientras que la media sin AENA es de 33,58 euros por pasajero.

Quiero destacar también, porque creo que es muy importante, que AENA no recibe desde su creación ninguna aportación económica de los Presupuestos Generales del Estado, autofinanciando todas sus inversiones y gastos de funcionamiento con sus propios recursos.

En relación con la situación de los recursos humanos en AENA, quiero indicar que la superación de la temporalidad laboral, el desarrollo profesional, la adecuación de la plantilla, así como la potenciación de la formación han sido los principales ejes y objetivos en la gestión de los recursos humanos de AENA, por lo menos desde que está este presidente que les habla. Hemos negociado y firmado, a finales de 2005, el IV convenio colectivo que, con una vigencia de cuatro años, ha dado una importante estabilidad laboral en AENA. Por otra parte, hemos conseguido también solucionar la temporalidad del empleo en AENA, consolidando más de 1.000 empleos temporales que existían en el año 2004.

En resumen, este breve balance de resultados que afecta a todas las áreas: tráfico aéreo, inversión, resultados económicos, recursos humanos, y servicios, permiten situar a AENA en una sólida base de partida de cara a los próximos años, que le permitirá seguir afrontando con las mejores garantías de éxito los importantes retos del sector del transporte aéreo.

Me queda contestar a varias preguntas del señor Campoy. En cuanto a los servicios médicos en Alicante, que era un tema respecto del cual el señor Campoy siempre me ha preguntado qué podíamos hacer allí, le puedo comentar que el día 22 de octubre —este mes— vamos a adjudicar —dentro de las atribuciones de la dirección general— el servicio médico a una empresa externa. Se han presentado dos empresas y como he dicho lo adjudicaremos el día 22. La adjudicación es por un año pero renovable por dos; normalmente se quedan los tres años. El importe de la licitación ha sido de 1.434.000 euros, que, dividido en tres años, no sé exactamente la cifra anual resultante pero me imagino que serán unos cuatrocientos y pico mil euros al año. Estarán fijos seis médicos, porque, como el aeropuerto de Alicante tiene un H24, tendrán que rotar; por lo tanto, como digo, obligatoriamente tendremos que tener seis médicos.

En cuanto al incremento de inversión de AENA y su situación económico-financiera, qué duda cabe de que el incremento de ingresos y la reducción de costes de explotación que hemos hecho durante estos años nos ha dado el margen suficiente para no tener pérdidas —tenemos una proyección que hizo en su día Deloitte del estado de la situación económico-financiera donde se hacía una proyección tanto de la deuda como de las pérdidas—. Nosotros podíamos estar dando pérdidas —con los ingresos que teníamos prácticamente hipotecados cuando llegamos— hasta el año 2015 ó 2016. Este año tenemos prevista una pérdida de 43 millones, que no será tal, pero no puedo decir ahora mismo cómo quedará el ejercicio, pero en el año 2008 sí empezaremos a dar beneficios, por lo tanto estamos hablando de siete u ocho años antes de lo proyectado. No se olvide de que AENA tiene unos recursos propios importantes. Estamos hablando de 4.500 millones de recursos propios. Yo quisiera ver muchas empresas no públicas, sino privadas, que hoy en día pudieran tener los recursos propios que tiene AENA.

En cuanto a la financiación, no hay problema porque ahora mismo tenemos garantizado el posible incremento de deuda mediante cobertura de crédito hasta finales de 2009. Ahora le diré cómo tenemos la deuda y cuál era la deuda que se tenía prevista para estos años. Concretamente, para estos dos años próximos tenemos cerradas dos operaciones de crédito, una de ellas con el Banco Europeo de 2.750 millones de euros y otra con el ICO por importe de 750 millones de euros. Por lo tanto, estamos hablando de unos 3.500 millones de euros aproximadamente. Como digo, es una cuenta de crédito, por lo tanto dispondremos de ella en la medida en que

nos vaya haciendo falta en función del déficit que tengamos entre ingresos, gastos e inversiones. En cuanto a la deuda, y así terminamos, creo que este gráfico ilustra la gestión que hemos hecho. La proyección de deuda desde 2004 con la inversiones ya comprometidas en AENA llegaba a 2007 con 8.528 millones de euros de deuda. Este año vamos a cerrar con 7.750 millones de euros de deuda, por tanto con cerca de 800 millones de euros menos de deuda de lo que en su día se había proyectado. Ya decía el portavoz del Partido Socialista, don Salvador De la Encina, que yo había dicho en su día que la deuda proyectada hasta 2010 sería de 10.000 millones. Posiblemente, y a pesar de estos incrementos de inversión, gracias a los incrementos de ingresos comerciales y a esta bonanza de incremento de tráfico aéreo, como máximo llegaremos a 9.400 millones de euros en 2010, menos incluso de la deuda que se había proyectado en su día en 2004.

No sé si me dejó algún tema que me hubieran planteado. Yo he terminado. Muchas gracias a todos por su atención.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Gracias. **(Pausa.)**

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS, S. A. (SANTIAGO MARTÍN). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS MIXTO (número de expediente 212/001676) Y POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/001724).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Pasamos a la comparecencia del presidente de la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos. Quisiera darle la bienvenida y decirle que es a una hora normal, porque, que yo recuerde, en las anteriores convocatorias nos veíamos siempre de madrugada. Por fin, presidente, nos vemos a una hora relativamente normal de la tarde. **(Risas.)**

Tiene la palabra la señora Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA**: Queremos aprovechar para formularle una pregunta que por nuestra parte es sencilla y por la suya supongo que requerirá una respuesta un poco más amplia, cuando menos, y es que nos explique las inversiones de Correos en cada una de las provincias de Galicia. Nosotros podemos tener una idea de las necesidades que en distintas ocasiones hemos transmitido como iniciativas parlamentarias, pero nos gustaría, si es posible, que nos explique pormenorizadamente a qué se refieren las inversiones que se constata que existen en este presupuesto y cuáles serían exactamente las actuaciones.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular.

El señor **LÓPEZ IGLESIAS**: Como bien decía la presidenta, nos felicitamos por la hora en la que podemos hablar del tema de Correos, que otros años ha sido casi de madrugada. En principio no quiero entrar a valorar los presupuestos número a número, porque son bastante continuistas y no quiero ser reiterativo año tras año, pero han sucedido o están sucediendo cosas suficientemente importantes en el sector postal para hablar un poco del asunto. El actual proceso de reforma de la regulación del sector postal se está acometiendo desde el Ministerio de Fomento con medidas como la de acceso a la red pública postal, la creación de un órgano regulador para el sector postal o la determinación de costes de la prestación del servicio postal universal, que suponen una relectura del modelo postal que teníamos hasta la fecha. Nos consta que esta relectura ha adelantado alguna iniciativa, como es el caso del acceso a la red postal pública, en detrimento de otras como el mecanismo de financiación del servicio postal universal, con las consiguientes repercusiones para mantener las mejoras en la prestación de un servicio postal público de calidad y un coste accesible para los ciudadanos alcanzado en los últimos años. Además, la Comisión Europea ha planteado recientemente la total liberalización del mercado para el año 2011. Este proceso acelerará la configuración de un mercado postal único europeo, así como los procesos de concentración y expansión empresarial que desde hace años vienen desarrollando los operadores públicos con mejores condiciones para competir en el mercado totalmente abierto a la competencia. Como bien sabe, la prestación de un servicio público como el postal tiene la peculiaridad de presentar una gestión altamente deficitaria en buena parte del territorio nacional. Con estos mimbres podemos ver que en los Presupuestos Generales del Estado para el próximo año se ha incrementado la partida destinada a cubrir el coste del servicio postal universal a 37 millones de euros en concepto de subvención de explotación —antes era aproximadamente un millón y pico—, pero curiosamente se detraen otras partidas destinadas al buen funcionamiento del correo público, aquellas destinadas a las subvenciones y aportaciones de capital. Si miramos los presupuestos detalladamente, vemos que ese conjunto de todo el presupuesto decae con respecto al año 2007 en 10 millones de euros, y eso quizá sea mucho para el presupuesto de Correos.

A esto hay que añadir otro detalle no de poca importancia, la reciente aprobación, por parte del Consejo de Ministros Europeo de Transportes, de la tercera Directiva Postal, que liberaliza completamente el mercado hasta 2011, y otro pequeño detalle, la constante pérdida de fuerza financiera de Correos a lo largo de los últimos años, quedando reflejados los beneficios de los años 2006, 2007 y 2008 en 142, 78 y 76 millones, con lo que yo creo que se ve muy claramente que van bajando los beneficios, y quizá alarmantemente. Correos está perdiendo fuelle como empresa y —tenemos que decirlo— también como servicio público.

A lo largo de esta legislatura que estamos a punto de cerrar, el Partido Socialista en el Gobierno ha desaprovechado un ciclo económico claramente positivo para dar el espaldarazo definitivo a una empresa que debería estar en la primera división de los correos europeos junto con Francia, Alemania o Italia, y se ha limitado a vivir de las rentas del esfuerzo político de la gestión acometida desde el año 1996 a 2004, cuando el Partido Popular se empeñó en sacar a esta empresa de números rojos —y eso lo tendrán que recordar todos ustedes— de las anteriores herencias del Gobierno socialista y en poner en marcha un plan de modernización acompañado del plan plurianual de inversiones que ustedes se han limitado a continuar.

Repasando las cifras de la memoria anual correspondiente al año 2006, solo se puede llegar a una conclusión: Correos tiene un margen cada vez más estrecho para afrontar con garantías un mercado plenamente abierto a la competencia. Su productividad cae; por beneficios, también cae; por actividad, está en punto muerto, un crecimiento cero, así como la calidad de los servicios que reciben los ciudadanos. Lo más grave de todo es que con este contexto empresarial, que no podemos sino calificar de precario, de una fragilidad extrema, se están poniendo todos los mecanismos regulatorios para que Correos acuse las peores consecuencias para su futuro en el año 2011, un servicio postal universal que el Estado no está pagando en sus costes reales. Ustedes, cuando estaban en la oposición, no hacían más que repetir que seguramente no se estaba pagando el servicio postal universal al coste real de ese servicio. Correos está cada vez en peor disposición para afrontar con sus propios recursos lo que más tarde o temprano, de no remediarse, repercutirá en el recorte de su extensión y en la calidad del servicio. Han permitido mediante el real decreto de noviembre pasado que cualquier operador privado o público de dentro o fuera de nuestras fronteras acceda a la red postal pública, precisamente lo que depende de los presupuestos para garantizar su mantenimiento y sabiendo que Correos no puede acceder a fecha de hoy a las redes públicas del resto de Correos europeos, lo que deja al correo público de nuestro país en una posición claramente de inferioridad. Quisiera que me explicase este punto porque, salvo que haya intereses políticos o empresariales detrás de este real decreto ajeno a los intereses de los ciudadanos y del futuro de este servicio público, no llego a entender esta propuesta del Gobierno. Quisiera que me explicara qué futuro plantea a día de hoy el Gobierno socialista para la empresa con mayor plantilla del país —65.000 trabajadores— y con una red pública extensa con más de 100.000 puntos de atención al público.

No quisiera dejar pasar la presencia del presidente de Correos para que me costestase a una serie de preguntas, si buenamente puede, sobre la marcha, y si no le solicitaría que lo hiciese por escrito porque creo que tienen la suficiente entidad. En referencia al resultado de la sociedad estatal reflejado en la memoria anual de 2006,

llama la atención la ralentización de la actividad con un crecimiento casi cero, con un descenso de beneficios continuado a lo largo de los últimos años y con una dependencia preocupante del correo tradicional. Nos preocupa este panorama. ¿A qué se debe este descenso en los beneficios y en el resto de los indicadores económicos de la empresa? ¿Cómo tienen pensado corregir el futuro? ¿Por qué no ha puesto Correos en marcha, como en periodos anteriores y como es casi obligatorio en cualquier empresa de las dimensiones de Correos, un plan estratégico orientado a planificar la actividad de la empresa? También se propone para el año 2008 en los Presupuestos Generales del Estado un recorte global de las aportaciones del Estado y nos da la sensación de que se está desmontando el modelo postal que el Partido Popular que consiguió reflotar, sin carga excesiva para los presupuestos, la cuenta de resultados de Correos con un déficit heredado de anteriores gobiernos socialistas. Esto se refleja en los siguientes aspectos: se eliminan las aportaciones de capital, se minoran notablemente las subvenciones de capital, se incrementan las subvenciones de explotación, aquellas destinadas a cubrir el coste del servicio postal universal aunque con algunas reservas que ampliaremos más tarde. En su conjunto, diez millones de euros — como decía antes— menos que en el año 2007, que en el caso de los presupuestos de Correos creo que es una partida bastante significativa. Teniendo en cuenta el inminente proceso de liberalización para el año 2011, ¿comparte Correos el presupuesto de 2008?, ¿lo considera adecuado para afrontar un mercado completamente abierto a la competencia? Fomento ha destinado a la prestación del servicio postal universal 37 millones de euros. Tras la puesta en marcha de la contabilidad analítica de Correos, en aplicación de la orden ministerial de Fomento de 2004, ¿en qué cifra ha cuantificado el operador público el coste del servicio postal universal que tiene la obligación de prestar en todo el territorio nacional? Fomento ha venido repitiendo hasta la saciedad que Correos está preparado sobradamente para afrontar el proceso de liberalización...

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

El señor **LÓPEZ IGLESIAS**: Terminó enseguida, señora presidenta. ¿No teníamos diez minutos?

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Cinco minutos. Se ha pasado casi en un 50 por ciento.

El señor **LÓPEZ IGLESIAS**: Pensaba que eran diez minutos, pero terminó enseguida, señora presidenta. Así creía yo que íbamos demasiado bien en el horario.

Sinceramente, creemos que Correos no está preparado en absoluto. Quisiera que el presidente de Correos comparase las grandes cifras con las del correo catalán, francés, británico o italiano, por citar algunos, cifras relacionadas con su provisionamiento europeo, con un

volumen de ingresos, con un grado de diversificación en los beneficios netos y su política. Creo que Correos no está en absoluto preparado para competir con sus rivales europeos. Me voy a saltar algunas preguntas que tenía aquí de Crono Express, del Deutsche Bank, etcétera. Quería también hacerle un par de preguntas —y con ello termino, señora presidenta— de índole más concreta. En su comparecencia de hace dos años se declaró usted defensor de la competencia y se refirió, como hito en el tema de la liberalización, al convenio alcanzado con la Dirección General de la Competencia de entonces y con una empresa que se llamaba Asempre, ante la existencia de conductas contrarias al libre mercado por subvenciones cruzadas y precios predatorios. Usted, con buen criterio, corrigió este comportamiento. No obstante, parece que no ha seguido la misma política de empresa ante la única denuncia proveniente de un colectivo de grandes usuarios como son los editores de prensa profesionales, y ello a pesar de haber recaído sendas condenas contra Correos. Me refiero a la resolución de 16 de junio de 2005 del Tribunal de Defensa de la Competencia y a la sentencia de la Audiencia Nacional de mayo de este año, por las que se obliga a Correos al pago de una multa de 900.000 euros y a cesar en la discriminación y el abuso de la posición dominante. Estos pronunciamientos se suman a otros judiciales dictados en casos concretos. Me consta que Correos modificó formalmente el marco contractual con sus clientes editores de publicaciones periódicas. Me refiero al modelo de franqueo concertado que Correos adoptó antes de ser condenado y que aún utilizaba en la actualidad, sin haber sido adaptado a la obligación de no discriminar. Le ruego, pues, a la vista de estos antecedentes, que justifique en esta Comisión o cuando usted buenamente pueda, o por escrito, el porqué de mantener la litigiosidad con este colectivo de usuarios. ¿Cuál es el coste de honorarios de abogados privados y de la Abogacía del Estado que Correos viene soportando a causa de los diferentes litigios derivados del conflicto de usuarios? ¿No considera usted que es estratégico para el desarrollo territorial de España la óptima difusión de los contenidos de la empresa profesional? Un minuto y termino, por favor. ¿No estima usted que desentendiéndose de este colectivo Correos pierde oportunidades de negocio?

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor López, menos de un minuto.

El señor **LÓPEZ IGLESIAS**: ¿No es arriesgado y comprometedor para el Estado español ante las instituciones europeas mantener una conducta que ya ha sido declarada como abuso de posición dominante en las instancias administrativas y judiciales españolas?

Termino con esta última pregunta. Con fecha 22 de junio del año 2004 incorporó usted a una directora financiera, doña Carmen Noguerales Rodríguez, que había formado parte del equipo de KPMG como auditora de correo —auditaba correo y audita ahora—. En este

mismo mes de junio el comité de inversiones de la sociedad acordó el nombramiento de otra firma, en concreto Price Waterhouse Coopers, para la auditoría solicitada. Un mes más tarde, el 27 de julio de 2004, el mismo comité de inversiones volvía sobre el acuerdo adoptado para revocarlo a favor de KPMG. ¿Puede explicarme los motivos del cambio de criterio? ¿Justifica el cambio de criterio un sobrecoste de los honorarios de la auditoría de más de 160.000 euros anuales? ¿Cómo se salvó la incompatibilidad de intereses de la señora Noguerales?

Solamente me queda, señora presidenta, agradecerle la paciencia que ha tenido conmigo, pero creía que disponía de más minutos.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Quisiera pedir disculpas al señor Herrera porque quería intervenir y la presidenta creía que no. Perdóneme. Tiene la palabra el señor Herrera por cinco minutos.

El señor **HERRERA TORRES**: No se preocupe, señora presidenta, intentaré no gastarlos todos. Simplemente es para hacerle una serie de consideraciones y preguntas de forma muy breve. En el proyecto de presupuestos de este año, en el apartado destinado a Correos, observamos algunos cambios en torno a las cuantías de las diferentes partidas destinadas a la sociedad estatal. El capital ha cambiado y mucho en relación al presupuesto anterior y quisiéramos una explicación razonable por su parte para que nos explique los motivos. Concretamente, observamos un incremento en las subvenciones de explotación a 37 millones de euros, que se destinan a la cobertura de la prestación del servicio postal universal, y se reducen por el contrario notablemente las subvenciones de capital de 91 millones a 57 millones de euros. A su vez desaparecen 16 millones de aportaciones de capital del presupuesto del año anterior. Lo que le queríamos preguntar es a qué se debe este cambio en los presupuestos de Correos y si coincide la dotación presupuestaria de subvención de explotación en 2008 para la cobertura del coste del servicio postal universal, que es de 37 millones de euros, con las estimaciones del operador público Correos tras la puesta en marcha de la contabilidad analítica por parte de la empresa postal pública. Queremos saber por qué se reduce de 91 millones a 51 millones de euros esa transferencia de capital que antes comentaba en el concepto 749.A a la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos del programa 491.N, el servicio postal universal, y por igual cantidad se reducen las subvenciones de capital del Estado al presupuesto de capital origen de fondos de la entidad Correos y Telégrafos, S.A. Queremos saber por qué se eliminan esos 16 millones de euros que en 2007 figuraban como aportaciones de capital del Estado al presupuesto de capital origen de fondos de la entidad empresarial Correos y Telégrafos y si tiene el Ministerio de Economía y Hacienda, como propietario de la sociedad estatal, una previsión a medio plazo de la sostenibilidad

financiera de la entidad empresarial Correos y Telégrafos, S.A.

Usted sabe mucho mejor que cualquiera de nosotros que el sector postal está experimentando un proceso de cambio que se verá acentuado por la inminente aprobación de la nueva Directiva Postal, que abrirá completamente la competencia al mercado postal en el año 2011. En este contexto, las grandes cifras de correos —beneficios, productividad, volumen de negocio— resultan claramente inferiores a las de los principales operadores del resto de la Unión Europea. Si hacemos una comparativa entre Correos y operadores de nuestro entorno, las cifras son claramente inferiores. En este contexto, quisiéramos preguntarle si el Gobierno ha puesto a esta entidad pública empresarial de Correos y Telégrafos en condiciones de afrontar este nuevo contexto y, simultáneamente, garantizar la prestación del servicio postal público. Se lo decimos porque no compartimos estos cambios presupuestarios, no entendemos a qué lógica pueden obedecer. Queremos saber qué medidas ha adoptado el Gobierno para garantizar la viabilidad futura de Correos, en su doble vertiente de empresa pública en un marco de competencia y de prestador de un servicio público como el postal, y si en un marco completamente liberalizado es viable el actual modelo empresarial. Sabemos que esto tiene que ver con las cifras que se dan y queríamos saber su respuesta.

Finalmente, desde la puesta en marcha del Plan de dinamización de la economía española se han impulsado, usted lo sabe bien, reformas encaminadas a potenciar la competencia en el sector postal, pero no se han desarrollado medidas encaminadas a garantizar la prestación del servicio público; un servicio público económicamente deficitario que en gran parte de nuestro territorio posiblemente conllevará una pérdida de cuota de mercado, fruto de ese proceso de liberalización postal. Queríamos saber qué medidas piensa adoptar el Gobierno para capacitar a Correos a afrontar ese déficit económico de la prestación del servicio postal universal y si ustedes creen que la dotación presupuestaria es suficiente en este sentido.

Ajustándome al tiempo, agradezco la amabilidad a la Presidencia y también a la vicepresidenta. Estaré al principio de su respuesta y después me tendré que ausentar por múltiples tareas que este humilde portavoz lleva a cabo hoy.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Díaz en nombre del Grupo Socialista.

El señor **DÍAZ PACHECO**: Señor presidente de Correos, me sumo a los anteriores portavoces congratulándome del horario de este año, porque hemos sido los diputados nocturnos de las anteriores comparecencias de presupuestos. Eso sí, centrémonos en el horario porque si no vamos a dejar en la misma situación a los compañeros que van a intervenir ahora en el turno de vivienda.

Tras el análisis del presupuesto, podemos contemplar que gracias a la contabilidad analítica estamos por primera vez en condiciones de conocer el déficit real de los gastos de explotación del servicio postal universal. Esa es una de las cosas más importantes que tiene este presupuesto. De esa manera, me gustaría que concretara si la subida contemplada en el capítulo 4, de transferencias corrientes, responde a ello y si es por eso la bajada de las transferencias de capital, el famoso 38,4 por ciento al que han hecho referencia los anteriores intervinientes.

En otro orden de cosas, el presupuesto de Correos para 2008 contempla inversiones que superan los 277 millones de euros, cantidad más de un 8 por ciento superior a la presupuestada para 2007 y que viene a consolidar ese fuerte esfuerzo inversor realizado por Correos en la presente legislatura para afrontar el futuro tan inmediato al que también hemos hecho referencia. Las partidas más importantes se destinan a inversiones en infraestructuras y en tecnología de la información y es muy significativo el incremento de estas últimas, en línea con los procesos de innovación que Correos está desarrollando. Por ello, también quisiera preguntarle por los objetivos que persiguen las inversiones presupuestadas y, de forma especial, el destino de las partidas más significativas de infraestructuras y tecnología. Hace un año en esta Comisión también hablamos de la expansión de las terminales PDA y quiero preguntarle cómo esa inversión en tecnología va a llegar al último eslabón, es decir, al personal de distribución y si se contempla con este presupuesto la generalización y la inversión para hacer en el territorio algo patente a lo largo de este año presupuestario. Igualmente en esa línea de mejora del servicio, la mejora de la capacitación de los trabajadores constituye un factor determinante para alcanzar la calidad del servicio deseada, especialmente en el sector postal porque, como ya se ha dicho, está caracterizado por el uso intensivo de recursos humanos. Hay que tener en cuenta que Correos no solo es la empresa con mayor número de trabajadores del país, sino que la ubicación de los mismos está caracterizada por su dispersión. Hay muchos trabajadores que se encuentran destinados por todo el territorio nacional y que responden a realidades muy diversas, como son realidades rurales, realidades costeras o núcleos de población que no responden a las previsiones de esa población al inicio del año presupuestario. Por eso mi pregunta va dirigida a conocer qué acciones se están llevando a cabo en Correos para mejorar la capacitación y la formación de los empleados y para que dicha formación sea accesible a todos los trabajadores de la compañía, con independencia de su situación personal.

Por último, quisiera hacer referencia a dos temas que van siempre relacionados con una de las principales prioridades y preocupaciones del Grupo Socialista, que es la calidad del servicio. Al objeto de adecuar la prestación del servicio postal universal a las nuevas necesidades y requerimientos el Gobierno ha procedido,

mediante el Real Decreto 503/2007, de 20 de abril, a modificar el reglamento postal y elevar los objetivos de calidad a Correos como operador encargado de la prestación del servicio postal universal, previendo para el próximo ejercicio nuevas exigencias en cuanto a los plazos medios de expedición, que serán aún más elevadas en el año 2009. Por todo esto, ¿qué medidas está adoptando Correos para poder dar cumplimiento a los nuevos requerimientos de calidad del servicio? También quisiera saber si entre esas medidas se contempla el refuerzo, mejora y extensión de la distribución —repito mi pregunta— tanto en las zonas rurales y diseminadas como en aquellos núcleos urbanos y municipios costeros cuya población, insisto, excede de las previsiones establecidas, especialmente en una zona como Andalucía donde usted conoce bien los últimos acontecimientos que hemos vivido.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, para contestar a las observaciones que le han formulado SS.SS., el señor presidente de la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS, S.A.** (Santiago Martín): Esta es mi quinta comparecencia y voy a decir exactamente lo mismo que en las veces anteriores: es para mí un gran honor, especialmente hoy porque es el Día Mundial del Correo; la casualidad ha propiciado esto.

Siguiendo la sistemática que han utilizado para preguntarme, la preocupación de todas SS.SS. por las inversiones en Galicia es una constante. Es una preocupación compartida por esta presidencia de Correos dentro de la política general de inversiones. Le adelanto que —ahora le daré todos los pormenores posibles— las inversiones que hemos realizado durante esta legislatura en Galicia han sido muy importantes y, lo que es más reseñable, han tenido su fruto. Galicia es la comunidad española de mayor calidad en los servicios postales. Paso a darle los detalles pero, en cualquier caso, si necesita una información más detallada se la remitiré por escrito muy gustosamente. Tengo las inversiones de todas las comunidades y no quiero ocultarle que había preparado con especial atención y detalle las de Galicia. Obviamente, el esfuerzo inversor que hemos hecho en esta legislatura, que al final van a ser más de 1.100 millones de euros en estos cuatro años, tiene un doble objetivo: contar con unas infraestructuras accesibles para los ciudadanos, adecuadas a los servicios que presta Correos, compatibles y respetuosas con las exigencias de la salud laboral en cuanto a los trabajadores, y estamos trabajando e invirtiendo para que nuestras instalaciones sean más próximas a los ciudadanos, sean más funcionales, no tengan barreras arquitectónicas y permitan integrar los nuevos productos, además de la innovación que nos hará fuertes incorporando toda la tecnología que ofrece el mercado. Este año tenemos presupuestados 275 millones de euros; dirigidos

a infraestructuras, 151 millones; a mecanización, 21,8; a sistemas informáticos, 61,1 y a transportes, seguridad y mobiliario, 37,2.

Estos dos objetivos, conseguir una mayor calidad y una mejor eficiencia, son también los que se persiguen en Galicia. En Galicia las inversiones que vamos a realizar en el año 2008 ascienden a 10,9 millones de euros. Hay que entender que en los años anteriores se ha hecho una inversión muy importante en el CTA de Santiago de Compostela y además todos los edificios representativos de Galicia, con la excepción del de Santiago de Compostela, están ya restaurados. Estos 10,9 millones, las inversiones en Galicia, se reparten de la siguiente manera: en infraestructura, 4,87 millones; en TIC, tecnología de la información y comunicaciones, 3,1 millones; en mecanización, 670.000 euros; en seguridad y transportes, 2.280.000 euros. En las provincias de esa comunidad el desglose es el siguiente: A Coruña, 5,28; Lugo, 1,06; Ourense, 1,23 y Pontevedra, 3,36. Respecto a las inversiones en infraestructuras, que son 4.870.000 euros, como acabo de decir, he de indicar que se destinan fundamentalmente a 25 actuaciones, además de a otras pequeñas obras requeridas para el funcionamiento de la actividad. Vamos a adquirir en Galicia tres nuevos locales para oficinas, 18 nuevas actuaciones en otros nuevos locales ya adquiridos y cinco reformas de edificios y centros que ya están en funcionamiento. Estas 26 actuaciones afectan a oficinas y carterías, al ámbito rural y al urbano y se extienden por las cuatro provincias; doce actuaciones van a ser en A Coruña, diez en Pontevedra, tres en Ourense y una en Lugo, y se refieren a las siguientes oficinas postales: compra de una oficina para Villagarcía de Arosa; adaptación de nuevos locales, sucursal 7 de A Coruña, Santa Uxía de Ribeira, O Burgo, Xinzo de Limia, Barbados, O Rosal; reforma de dos oficinas: la sucursal 1 de A Coruña y la de Cangas de Morrazo. En cuanto a las unidades de reparto, en cuanto a carterías, afecta a cinco: adaptación de los nuevos locales ya adquiridos en Sada, Santiago de Compostela, para una concentración de rurales; Lugo, para otra concentración de rurales; Sanxenxo y Tomiño. Instalaciones postales mixtas, que son tanto líneas de atención al público como carterías, normalmente ubicadas en pequeñas y medianas poblaciones; compra de dos locales en Cambra y Porto de Son; adaptación de nuevos locales adquiridos o que está previsto adquirir, en proceso, Carnota, Cée, Muros de San Pedro, Bueu, Monte Caldeas, Mondariz y Ramallosa, y reforma de tres oficinas y unidades de reparto: Betanzos, Barco de Valdeorras y Cambados. En resumen, señora diputada, hemos hecho un esfuerzo inversor en Galicia adicional y complementario al que veníamos realizando en los anteriores ejercicios y que se orienta, como he dicho, a mejorar la accesibilidad y la calidad del reparto. Le reitero que para cualquier ampliación de mis datos estoy, como siempre, a su entera disposición.

Ha intervenido después, me parece, el señor López Iglesias, pero en general, contestando también al señor

Herrera, diré que Correos es una gran empresa; Correos es una empresa de una excelente situación financiera, de solvencia; es una empresa que gana dinero, a pesar de que tenemos las tarifas postales menores de Europa; es una empresa que ha ganado dinero, ha tenido los récords en esta legislatura, a pesar de los incrementos que ha habido en las tarifas, está en torno al 3 por ciento anual frente a los períodos anteriores del 6 por ciento, y, en mi opinión, es una empresa que está muy bien preparada para la liberalización. Yo dije, me lo ha recordado el señor López Iglesias, que soy un defensor de la competencia, creo que la competencia le ha venido bien a Correos, y estoy convencido de que va a ser un operador muy competitivo cuando en el año 2011 se haga la liberalización total; de hecho, Correos siempre ha trabajado para que esa liberalización no fuera prorrogada, porque, como ustedes saben, estaba prevista para el 2009 y se va a prorrogar al 2011.

En cuanto a la problemática de las subvenciones de explotación y las subvenciones de capital, la primera cuestión que debíamos tener en cuenta es ver precisamente la situación patrimonial de Correos. Correos tiene una situación patrimonial excepcional y, obviamente, su accionista único, que es el Estado, tiene que adoptar las medidas correspondientes atendiendo a esto; no es una entidad de atesoramiento, sino que es una entidad para realizar sus inversiones, y así tiene capacidad para hacer las inversiones que ha hecho y para poder hacer las que tenga que hacer en futuros años. La política del Gobierno era ajustar la subvención o la aportación del Estado a los costes del servicio postal universal y por eso, ya en el año 2004, el 25 de julio —estoy hablando de memoria, pero, como es el día de la fiesta de mi pueblo, me acuerdo—, emitió la orden de contabilidad analítica. Conforme a esa contabilidad analítica, Correos ya presentó para ese año, 2005, y para el año 2006, la contabilidad analítica; además, auditó las correspondientes a 2005, y ahora está auditando el propio Ministerio de Fomento las de 2006, y las conclusiones a que ha llegado son que la contabilidad analítica es, en expresión de los auditores, razonable, correcta, y nos permite evaluar ese coste.

La decisión del Ministerio de Fomento de empezar ese proceso de financiar el servicio postal universal es un cambio de tendencia que hay que aplaudir, porque era una demanda permanente de Correos, pague usted ese servicio postal municipal, pero ha de tener en cuenta también la nueva directiva. La nueva directiva no solamente habla de aportaciones del Estado, habla de aportaciones del Estado incluso como algo complementario; habla también de que se va a crear un fondo de compensación, etcétera. Yo entiendo por eso que el Ministerio de Fomento haya establecido —y está en los avances del presupuesto de 2008 pero también en los avances de los presupuestos de 2009, 2010 y 2011— ajustar esa subvención de explotación al coste normal. En los avances —y ustedes puede cotejarlos— se habla de esa subvención para el año 2007, de esa cantidad que usted ha

explicitado, en 2008 se empieza a hablar de 37 millones, de 64 millones en 2009, en 2010 de 79 y de 89 en 2011. Estaríamos en torno a esa cifra, un millón más, un millón menos. Como decía al principio, no hay que olvidar la situación financiera del sector público, sus balances están en las memorias, y realmente este cambio de criterio es un criterio muy bien recibido por Correos. Por supuesto, hacemos nuestro presupuesto, es nuestro presupuesto, no nos lo ha hecho nadie, y creemos que es una medida coherente dada la situación financiera de Correos. También es coherente la disminución de subvenciones de capital, porque reitero que Correos puede financiar con recursos propios, incluso con demasía, las inversiones que tiene planteadas.

Correos no está perdiendo fuelle. Es cierto que Correos tuvo en los años 2005 y 2006 beneficios récord, pero no hay que olvidar que, aunque tiene como objetivo la calidad y la eficiencia, su objetivo principal es la prestación de un Servicio Postal Universal cada día mejor y para eso es muy importante tener los mejores profesionales. Nosotros somos una empresa intensa en capital humano y ese capital humano tiene que estar formado, tiene que estar motivado y tiene que estar retribuido de forma adecuada. Por eso Correos ha hecho un esfuerzo enorme para conseguir mejores relaciones laborales, para que el trabajo no sea perentorio, sino permanente y mejor retribuido y por supuesto, como decía, motivado, consiguiendo sistemas de relaciones y mejores accesos a esa carrera dentro de Correos.

¿Correos puede ganar más dinero? Sí, pero ese no es su objetivo. En estos años Correos ha conseguido una mayor mecanización, una mayor automatización. Ha invertido en muchísimos recursos y hoy tiene una red de telecomunicaciones mucho mejor que la que tenía hace cuatro años, tiene mejores aplicaciones informáticas, tiene mejor empleo y está en una senda de calidad y de accesibilidad mucho mejor que en la que estaba hace cuatro años. Este año, según lo que tenemos previsto —está reflejado en los presupuestos—, no vamos a llegar al 3 por ciento de incremento de los precios y me parece que la decisión del Gobierno es la adecuada. Todo el mundo piensa que los servicios de Correos son asequibles, pero no tenemos que aprovechar esa circunstancia y subir los precios.

En cuanto al tema de la denuncia de la APP, de la Asociación de Prensa Profesional —tengo aquí unos breves antecedentes—, mientras yo he sido presidente, nadie ha presentado ninguna demanda de competencia contra la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos. La sentencia de 30 de mayo de 2007, de la Audiencia Nacional, viene de una denuncia presentada en el año 2002 por la Asociación de Prensa Profesional. Obviamente, como no podía ser de otra manera, ante la infracción, la sentencia de 30 de mayo, que dice que se da un trato discriminatorio a los escritores de prensa profesional, aplicándoles precios no equitativos en los servicios contratados en relación con aquellos precios aplicados a editores miembros de otra asociación, en

mercados y servicios postales, en envío de publicaciones periódicas, etcétera, nos pone una multa de 900.000 euros. Esta sanción, que tendremos que ingresar en su día, cuando sea firme, en el Tesoro Público, está pendiente de resolución del recurso de casación ante el Tribunal Supremo y por eso Correos tiene que defenderse. Este es un tema que viene de largo y yo solamente quiero comentar ahora que Correos respeta de forma exquisita la legalidad. Ha impulsado una nueva política comercial y ha reforzado el respeto a la transparencia y a las reglas de competencia mediante la reorientación de la política comercial y la de la política tarifaria. Eso es así y es la prueba de que no hayamos tenido ningún nuevo litigio, pero Correos, a pesar de todas las presiones que está recibiendo, concretamente de este grupo, obviamente tendrá que seguir defendiendo su derecho en el ámbito judicial. A nivel de prensa, solo tenemos una participación del 11 por ciento y obviamente entendemos —así lo vamos a defender— que no tenemos una posición dominante en este submercado postal. En cualquier caso, para eso están los tribunales, para garantizarnos a todos nuestros derechos. ¿Por qué no hemos llegado a un acuerdo como se hizo con la Asociación Profesional de Empresas del grupo? Porque estaba judicializado, porque estaba en los tribunales y, naturalmente, teníamos que seguir defendiéndonos.

Me ha hecho otra pregunta sobre la directora financiera, la señora Nogueroles. Es cierto que estuvo en KPMG Auditores entre los años 1994 y 1995, pero no cabe ninguna posibilidad de ningún tipo de incompatibilidad, porque nunca fue socia de la auditoría, de la citada compañía —eso se puede comprobar en los registros de auditores—, nunca tuvo capacidad para firmar ningún informe de auditoría y además desde el año 2002 para Correos solo hizo trabajos de asesoramiento para la creación, dentro de la dirección de Estrategia, de la unidad internacional. Yo no entiendo que sea una denuncia lo que S.S. me ha hecho, pero nos han denunciado de forma anónima varias veces ante el Instituto de Censores de Auditores de Cuentas y nunca se ha abierto un expediente, ni siquiera informativo, ni a Correos ni a la señora Nogueroles.

Reitero al señor López Iglesias que, si desea alguna ampliación de las preguntas que me ha hecho, estoy a su disposición para hacérselas llegar por escrito.

Al señor Andreu creo que le he contestado indirectamente. Es obvio que una parte de la actividad de Correos es rentable y luego hay otra parte de su actividad que no lo es. Ya hemos dicho que enviar una carta desde Reus a Conil de la Frontera por 0,30 euros no es rentable; lo que es rentable es distribuir las cartas de Barcelona para Barcelona, de Madrid para Madrid, de Almendralejo para Almendralejo o de Badajoz para Badajoz. Es precisamente en este correo local, que además está liberalizado —no hay que olvidar que el correo español está liberalizado desde hace muchísimo tiempo—, donde se sitúa la competencia y la competencia no tiene la obligación de ir a otro sitio. Repito que se puede definir de

muchas maneras, pero nosotros definimos el coste del Servicio Postal Universal como la suma de los tráficos no rentables, no del Servicio Postal Universal, porque, si cogemos todo el Servicio Postal Universal y hacemos la integral, esto es, la suma, el resultado sería positivo. Correos gana dinero con el Servicio Postal Universal; con lo que no gana dinero el Servicio Postal Universal es con determinados tráficos. Eso también está por definir, pero nosotros lo definimos, conforme al plan de prestaciones de Correos, como la suma de lo no rentable y esa suma de lo no rentable está en torno, como he dicho antes, a 89 ó 90 millones de euros. El Estado tiene diferentes formas de financiarlo, a través del fondo de compensación o a través de las aportaciones del Estado, pero ya veremos qué decide a partir del año 2011. Ahora la decisión que ha tomado es una decisión muy adecuada.

Hablaba el señor Herrera de que se han eliminado 16 millones de ampliación de capital. Esta fue una decisión que tomó el Gobierno en su día, hace varios años, y que precisamente se agotó el año pasado. La decisión de ampliación de capital fue por cuatro años —estoy hablando de memoria— y el año pasado fue el último. Repito que la situación financiera de Correos hoy está garantizada. ¿Qué nos deparará? Espero que una actuación con mayor calidad y con mayor eficiencia para garantizar el empleo y para que Correos tenga, dentro del mundo del sector postal, su puesto y su garantía. Es la única manera de poderlo conseguir. La actividad de Correos de España, curiosamente, a diferencia de otros países del entorno europeo, no está bajando sustancialmente. Sí es cierto que estamos bajando el ritmo de crecimiento. Está cambiando, cada día hay más productos de valor añadido, cada día hay más pequeños paquetes, cada día hay más máquetin directo y cada día hay menos carta social —las cartas sociales están casi desapareciendo—, pero sigue creciendo frente a los correos de Alemania, frente a los correos holandeses o los correos de Francia. En relación con la comparación con Europa, tengo que decirle que no todos los correos europeos ganan dinero, ni muchísimo menos. Obviamente, entre los ejemplos que ha dado el señor Herrera, hay operadores postales en los que Correos se mira, pero también ha citado algunos en los que no queremos mirarnos, porque no son precisamente muestras de eficiencia. Y como es obvio no voy a cometer la indelicadeza de citarlos.

La diputada señora Díaz Pacheco, del Grupo Parlamentario Socialista, me ha hablado de la transferencia de subvenciones —ya lo he repetido—, creo que ha sido acertada la decisión del Gobierno de cambiar la política de subvencionar, de explotación y no de capital, a tenor de ir en la senda de subvencionar el coste del servicio postal universal. Es cierto, como antes he dicho, que las subvenciones de las inversiones que tenemos presupuestadas este año son muy importantes, las más importantes de los cuatro años. También es cierto —y reitero las palabras del presidente de AENA— que el grado de

ejecución de los presupuestos de inversiones en Correos siempre han estado en torno al cien por cien y este año vamos a superarlo, vamos a tener una ejecución del 102,5 por ciento en las inversiones. Repito que tenemos 275,1 millones de inversiones, lo que supone un incremento nada menos que de un 11,2 por ciento respecto al presupuesto del año 2007. Ya he dicho que el volumen de inversiones realizadas y previstas en estos cuatro años va a superar los 1.100 millones de euros, concretamente 1.134 millones de euros y reitero el alto grado de ejecución de las mismas. Las principales partidas son 151 millones en infraestructuras; para la incorporación de nuevas tecnologías y sistemas de comunicación, 65 millones; para la mecanización, 21,8; para transporte, 17,1 y para otros, como seguridad y mobiliario, 20,1.

En cuanto a las inversiones en infraestructura, en primer lugar se trata de incrementar la funcionalidad y la accesibilidad para los usuarios y los trabajadores, de oficinas y locales de atención al público; en segundo lugar, debemos suprimir las barreras arquitectónicas, en cumplimiento de la legislación vigente y por las decisiones que ha tomado esta Cámara, para facilitar el acceso a las personas discapacitadas y adaptar los centros de trabajo a la normativa en materia de seguridad laboral. Y, por último, para mejorar la productividad, como demanda un mercado cada vez más liberalizado y competitivo, a través de la adecuación y simplificación de los procesos, mediante la apertura y reforma de las infraestructuras. En total, está prevista, en el año 2008, la realización de 477 actuaciones en oficinas postales, edificios principales, centros de tratamiento postal y unidades de reparto. El día 16 de este mes tengo una comparecencia para hablar respecto del Plan de accesibilidad 2005-2008 que tiene previsto realizar Correos, por una proposición no de ley de esta Cámara, y quiero adelantarles a ustedes que estaban previstas 1.095 actuaciones, de las cuales están finalizadas totalmente 343, un tercio aproximadamente; 393 están en un alto nivel de ejecución y tenemos que concluir una parte de ellas en el año 2007 —otro tercio—, y el otro tercio se está iniciando y pensamos que vamos a alcanzarlas en los 16 meses que todavía quedan para diciembre de 2008.

En cuanto a las inversiones en tecnologías de la información, es la partida que más crece relativamente en el año 2008, alcanzando los 65,1 millones de euros, que supone un incremento del 90 por ciento respecto a la previsión de cierre de 2006. El gran referente es el proyecto Integra, que tiene como objetivo implantar una solución unificada e integrada de gestión, que permitirá mayor control de la información y agilidad para adaptarnos a las necesidades del mercado. Destaca igualmente la implantación, en nuestro proceso de tecnología de identificación, de radiofrecuencia, lo que se conoce con las siglas RFID. Correos ha innovado para toda la comunidad postal un sistema de seguimiento de la calidad, basado en RFID pasiva, que hoy es el ejemplo mundial de todos los correos, que es como hemos con-

seguido una especie de monitorización del tráfico postal, desde que deposita el correo en oficinas o en buzones hasta que lo distribuimos. Tenemos información de nuestro movimiento de calidad semana a semana, lo que nos está permitiendo tomar medidas de forma inmediata para subsanar los problemas correspondientes.

La segunda pregunta que me hacía usted se refería a la potenciación de nuestros recursos humanos, el principal activo de esta empresa, más de 65.000 trabajadores. Correos tiene más trabajadores que tenía en 1994, precisamente porque hemos creado nuevas carterías, nuevas secciones, nuevas oficinas y más servicios rurales. Hemos hecho una importante acción de accesibilidad incrementando los horarios en muchos cientos de oficinas, horario continuado, horario por la mañana y horario por la tarde. En relación con la pregunta que usted hacía sobre las acciones que había tomado Correos en relación con la capacidad de información, tengo que decirle que obviamente esta mejora es consustancial con los dos objetivos que persigue Correos, tanto el de calidad como el de eficiencia. Obviamente es un objetivo prioritario. Estamos apostando por tener cada vez unos trabajadores mejor preparados, más motivados, por supuesto. A título de ejemplo quiero decirle que durante el año 2006 se realizaron 431 acciones formativas, de las cuales 63 fueron mediante el sistema *e-learning*. Nuestro sistema *e-learning* es un ejemplo —así ha sido considerado— en toda la comunidad de enseñantes de España, por la calidad de nuestro sistema. El número de asistentes ha sido de 79.949, aproximadamente la mitad de ellos a través de la citada modalidad de *e-learning*, lo que supone que los empleados de Correos han recibido, durante el año 2006, una media de más de una acción formativa cada uno. En lo que va de este año, hasta el 9 de octubre de 2007, se han realizado 383 acciones formativas, 61 fueron mediante al sistema *e-learning* y las restantes por atención directa, y el número de asistentes ha sido de 76.968. Está previsto que durante este año se realicen un total de 450 acciones formativas, 68 mediante *e-learning*, con un número de asistentes que se situará en torno a 91.200. El año pasado hubo 79.949 y este año, 91.200. Al referirme el año pasado al comienzo de la implantación de las PDA, ya dije que es una cosa sorprendente cómo las trabajadoras y los trabajadores de Correos tienen una especial predisposición al uso de las nuevas tecnologías. Curiosamente, también en el tema del *e-learning*; junto con la sociedad de la información, hemos tomado medidas para el fomento del uso por los propios trabajadores y por ello se da el éxito de esta forma de enseñanza de *e-learning* a nuestros trabajadores.

Sobre la calidad de servicio, en su primera comparecencia la ministra de Fomento prometió que iba a aumentar los niveles de exigencia —y así lo han hecho por el correspondiente decreto— y el año que viene tenemos que pasar de una obligación del 90 por ciento que hoy tenemos en el D+3 a un grado de cumplimiento del 92 por ciento, y seguiremos incrementándolo en los

años siguientes. A través de estas inversiones y de estas medidas, a las que me referiré con más detenimiento, vamos a conseguir este año ese 92 por ciento en diciembre; pensamos que lo conseguiremos, aunque no sea con holgura.

Este servicio de calidad es la esencia de Correos. Si no lo tuviera, obviamente estaríamos hablando de otra cosa. Con esta finalidad, Correos ha implantado y seguirá implantando el Plan de mejora de la calidad del reparto, que es un plan de calidad nacional, que tiene a su vez planes parciales para determinadas regiones o zonas de especial problemática. Este Plan de mejora de la calidad del reparto incluye medidas a aplicar en toda la fase del proceso postal, desde la recogida hasta la entrega: recogida, encaminamiento, proceso, transporte, etcétera. ¿Cosas concretas que se han hecho en esta legislatura respecto a la mejora de la calidad? Hemos extendido la red de distribución. Hemos creado nuevas secciones de reparto en las carterías. En 2004 se crearon 244; en 2005, 316; en 2006, 364, y hasta septiembre de 2007, 199. Esto en el medio urbano. En el medio rural, en 2005 se crearon 162; en 2006, 135, y hasta septiembre, 59. Respecto al volumen total —tenemos 200 y pico—, el incremento ha sido francamente importante.

Automatización integral de los procesos. Antes me he referido a ella, destacando la ambiciosa apuesta de Correos por la tecnología RFID, como control y monitorización de la calidad. Somos el ejemplo de la comunidad postal, hasta el punto de que la propia UPU nos la ha pedido para adaptarla como estándar.

Adaptación a la red de transporte del nuevo modelo de producción. Hemos extendido las redes transversales que complementaban las redes nacionales. En esta legislatura hemos implantado un nuevo modelo de cartería en el que ha colaborado la Universidad de Valencia. Hemos conseguido un gran éxito debido a su aceptación por las carteras y los carteros y por la productividad que está dando. En el año 2005 implantamos 214 unidades de reparto; en el año 2006, 602, y en lo que llevamos de este año, 613, muy por encima de los objetivos planteados. También hemos potenciado las unidades de envíos especiales con la dotación de las agendas electrónicas, las PDA, para el registro de estos. Este año —ya hemos empezado— tenemos planteado extenderlo al menos a una unidad de reparto en cada una de las diecisiete comunidades autónomas más dos, Ceuta y Melilla, para después, en el año 2008, extenderlo al mayor número posible de unidades de cartería normal.

No sé si he contestado a todas y a cada una de sus preguntas, mucho me temo que no, pero quisiera terminar diciendo, primero, que estoy a disposición de todos ustedes para contestar por escrito con el mayor detalle del mundo lo que estimen oportuno, y segundo, que la salud financiera y económica de Correos es excelente, es excepcional. Correos no debe un solo euro. Correos ha mejorado en estos cuatro años su periodo medio de cobro, pasando de alrededor de 130 días a 76.

Correos tiene hoy un nuevo modelo de relación con sus clientes, vigilado, sin haberle puesto una pega, por las autoridades de defensa de la competencia. Correos es competitivo en el mercado. Es cierto que existen otros operadores, y yo creo que es bueno que existan, y donde lo hagan mejor que Correos, los clientes los escogerán a ellos, pero el futuro de Correos es muy esperanzador, principalmente porque tiene los mejores profesionales que hay en el mercado postal español. Si conseguimos motivarlos cada día más, si conseguimos formarlos, si conseguimos que tengan una estabilidad en el empleo y, por supuesto, que estén retribuidos como tienen que estar, Correos garantizará dos cosas: el Servicio Postal Universal y el empleo de esos 65.000 trabajadores. **(El señor López Iglesias pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor López.

El señor **LÓPEZ IGLESIAS**: Debido a lo constreñido de mi discurso, porque ha sido muy rápido, seguramente no ha podido recoger todas las preguntas que le he formulado. Como creo que va a cumplir el ofrecimiento que ha hecho, le daré esas preguntas por escrito lo antes posible, para que me las responda lo antes que pueda.

El señor **PRESIDENTE**: Saben ustedes que ahora tienen un periodo para formular por escrito las preguntas que no hayan podido ser contestadas aquí, y el Gobierno y los cargos de la Administración tienen un tiempo para contestarlas antes de que ustedes puedan formular las enmiendas.

Muchas gracias, don Santiago Martín, por su compaña.

— **DEL SEÑOR SUBSECRETARIO DE VIVIENDA (MAGRO FERNÁNDEZ). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (números de expediente 212/001762 y 212/001765) Y SOCIALISTA DEL CONGRESO (número de expediente 212/001820).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a comenzar con las comparecencias del Ministerio de Vivienda, porque don Santiago Martín, este año a hora más temprana, cierra las comparecencias del Ministerio de Fomento. Pido disculpas al subsecretario del Ministerio de Vivienda. La verdad es que la Comisión iba hoy a un ritmo magnífico, pero aquí hemos sufrido una pequeña demora. El servicio de Correos es muy denso y nos ha ocupado algo más de tiempo del que teníamos previsto. Probablemente haya sido una venganza del señor presidente de Correos por haberle tenido hasta las tres de la mañana en las comparecencias de otros años. Sin más preámbulos, vamos a comenzar con las comparecencias que corresponden al Ministerio de Vivienda. En primer lugar, intervendrá el señor subsecretario de Vivienda, que,

como en el caso de Fomento, hará una intervención inicial para presentar el presupuesto. Posteriormente, se producirá el debate con los grupos parlamentarios. Es un formato distinto del que tienen el resto de los altos cargos. El señor subsecretario tiene la palabra para exponer las líneas maestras del Ministerio de Vivienda.

El señor **SUBSECRETARIO DE VIVIENDA (Magro Fernández)**: Señorías, esta es la primera ocasión en la que comparezco ante ustedes como subsecretario del Ministerio de Vivienda. Voy a explicar el presupuesto del ministerio con rapidez y pocas cifras, para que sean ustedes, señorías, quienes hagan las preguntas que consideren más oportunas. Creo que esto tiene mucho más interés que el relato de lo que el presupuesto lleva consigo, puesto que es un documento que ya está presentado en el Parlamento y que conocen ustedes perfectamente. Quisiera centrarme en las grandes líneas del presupuesto del Ministerio de Vivienda en este último año de legislatura y poner de manifiesto las que son más importantes, a nuestro juicio, para que sean objeto de su valoración, de su análisis y de todas las intervenciones que quieran hacer sobre aclaraciones o sugerencias al documento presentado y aprobado por el Gobierno.

Este es el cuarto presupuesto de la legislatura, es el último presupuesto, y de lo único que podríamos hacer ya una visión global es de cómo se ha comportado el presupuesto de un ministerio nuevo, un ministerio que nace en el año 2004, con el comienzo de la legislatura y que se sustenta sobre una dirección general, existente primero en el Ministerio Obras Públicas, después Fomento, etcétera. Empezamos la andadura con casi 700.000 euros de presupuesto en el año 2004 y el proyecto que se ha presentado a este Parlamento es de 1.373 millones de euros, o sea, un crecimiento de más del doble, hemos pasado de 680 a 1.373. Esto significa que, por supuesto, ha habido un interés prioritario en las políticas de asignación de gasto por parte del Gobierno a una serie de actuaciones y grandes funciones, como han sido la I+D, la cooperación internacional, y la vivienda está entre ellas. También este ejercicio —que tiene un incremento menor con respecto a los que ha tenido en ejercicios anteriores, con relación a su vez al anterior— tiene un incremento que estimamos en el 9,73 por ciento, que está 3 puntos por encima de la media del crecimiento del presupuesto. Sigue, por tanto, siendo una tarea o una función prioritaria en cuanto a la percepción que el Gobierno tiene de la vivienda y de lo que significan las políticas de vivienda. Podemos discutir si son 1.373 o 1.369. Es una diferencia de 4 millones de euros que tampoco tiene mayor interés, porque yo creo que es técnicamente más riguroso hablar del capítulo 1 al 8 inclusive y dejar fuera el capítulo 9, que en realidad son actividades financieras de dinero que ya ha entrado en la caja de la Administración y que tiene que devolver en forma de fianzas o dejar fuera también algunas partes del capítulo 4, que son subvenciones nominativas a otros centros de la Administración General del Estado o del

sector público que están: aquí gasto, aquí gasto. Lo que hay que hacer es simplemente en un caso gaste en otro ingreso y yo creo que no hay que contabilizarlo. Es más riguroso, por tanto, hablar del 1 al 8, que serían 1.369 millones de euros, con un crecimiento, insisto, del 9,73 por ciento.

Este proyecto de presupuesto responde de una forma muy ajustada, a nuestro juicio, a las actividades y competencias del Ministerio de Vivienda, cuyo objetivo básico es la definición y ejecución de una política activa social y económica que permita hacer efectivo el derecho constitucional de los ciudadanos al acceso a una vivienda digna y a precio adecuado. Este objetivo, que creo que al estar dentro de los contenidos de la Constitución no es objeto de gran debate, lo que tiene muy en cuenta también, como no puede ser de otra manera, es la estructura competencial de la vivienda en la configuración que hemos hecho del reparto de competencias. En este sentido, el presupuesto del Ministerio de Vivienda es enormemente gráfico y ajustado a esta realidad competencial. Las competencias en materia de vivienda están asignadas a las comunidades autónomas y a los ayuntamientos, fundamentalmente a las comunidades autónomas, y por eso, en el proyecto de presupuesto que presentamos, esos 1.369 millones de euros están concentrados fundamentalmente en el Plan de Vivienda, un plan que representa más del 90 por ciento del presupuesto y es gestionado a través de convenios por las comunidades autónomas, es decir, que hay una perfectísima conexión ante las políticas de vivienda, el presupuesto que las sustenta y quien las ejerce, las ejecuta y las lleva a la práctica. En este sentido, de los cuatro programas en los que está dividido —según la clasificación programática, luego hablaremos de la clasificación por capítulos, que, a veces, siendo un poquito más clásica, hay muchas personas a las que les gusta más utilizarla—, el programa que sustenta el Plan de Vivienda de 2005 a 2008, el 261.N, el programa que se llama de promoción, administración y ayudas para la rehabilitación y acceso a la vivienda, insisto, consume el 92 por ciento del proyecto presupuestario. El resto, por tanto, ese otro 8 por ciento, es una parte pequeña para los servicios generales —que es el aparato de gestión de todo esto— y los otros dos son el programa 261.O y 261.P, que son las políticas dedicadas a la edificación, aunque ese título puede ser engañoso, porque yo creo que todo el que se dedica a estas cosas entiende que ese programa, el 261, es en realidad el de rehabilitación de centros históricos, de edificios singulares, etcétera. El último, el 261.P, es el relacionado con todas las políticas de suelo y de urbanismo que residen todavía en el Ministerio de Vivienda y en la Administración General del Estado.

Por otro lado, hay que señalar —ya se lo adelanto para que si es objeto de preguntas o de debate, desde el principio lo pongamos encima de la mesa y no tengamos que andar buscando ningún tipo de resquicios— que en estos últimos dos meses, después de haberse producido el último cambio en la composición del Consejo de Minis-

tros, se han puesto en marcha —el Gobierno lo aprobó en un reciente Consejo de Ministros— un conjunto de medidas relacionadas con la vivienda que se han explicado perfectamente; las ha explicado la ministra en sede parlamentaria a través de una comparecencia larga y después a través de una interpelación y, por tanto, se conocen perfectamente. Estas medidas, que se refieren fundamentalmente a un conjunto de actuaciones de oferta y de demanda para potenciar la vivienda en régimen de alquiler como orientación fundamental de cambio de tendencia, dadas las cifras en las que nos encontramos de que solo un 11 por ciento de las viviendas están en régimen de alquiler frente a cifras mucho mayores a nivel cuantitativo en países de estructuras económicas, sociales y culturales semejantes, estas medidas, insisto, no tienen hoy reflejo presupuestario. ¿Por qué no tienen reflejo presupuestario? Es un problema puramente temporal. El proyecto de presupuestos se hace en un momento determinado, se presenta al Parlamento en la última semana de septiembre y las medidas que el Gobierno ha aprobado, posteriormente, se tienen que instrumentar a través de una serie de normas, unas con carácter de ley y otras con carácter de decreto, y tanto las leyes como los decretos, cuando vayan aprobándose para que entren en vigor el 1 de enero de 2008, es cuando tendrán que tener su repercusión presupuestaria, o bien en función de las temporalidades por modificaciones que se puedan introducir en la tramitación del presupuesto, o bien por modificaciones que se introduzcan a posteriori por los mecanismos establecidos en las normas de gestión presupuestaria. Creo que esto es significativo y es importante que de entrada lo pongamos en evidencia.

Quería referirme también a una serie de actuaciones más nuevas que pueden ser objeto de debate. Una vez que hablamos del Plan de Vivienda, que también se tiene la voluntad de modificarlo en algunos aspectos para ser coherentes con el incremento de oferta y de demanda en todo lo relacionado con el alquiler y cuya modificación está prevista a través del real decreto correspondiente, ya que el Plan de Vivienda se aprobó también por real decreto, en esa línea lo que quería señalar es que cuando eso se articule y se vehicule podremos hablar de ello en términos estrictos.

En cuanto a novedades en el presupuesto, quería significarles unas pequeñas, porque insisto en que todo lo que no es el Plan de Vivienda en el presupuesto del Ministerio de Vivienda ya es muy poco, el 92 por ciento es el plan, y en el resto, a través del decreto correspondiente, se creó, como SS.SS. conocen, el Museo Nacional de Arquitectura y Urbanismo, que tiene previstas tres sedes. Ya se ha nombrado al director y se ha puesto en marcha la primera fase, que es la del proyecto de arquitectura, que va a residenciarse en Salamanca, en el antiguo edificio del Banco de España. Eso lleva consigo tener prevista para todas las sedes de ese museo, pero especialmente para Salamanca, una inversión que tendrá lugar en 2008 por una cuantía que en total se evalúa en

unos 4 millones de euros. Esto se ha puesto en el programa 261.M, de servicios generales, y ello hace que el capítulo de inversiones del 261.O, de rehabilitación de edificios, baje en una cantidad aproximada, porque las cifras de crecimiento del capítulo 6 las ha impuesto con bastante energía en su crecimiento el Ministerio de Economía y Hacienda. Quisiera destacar también como novedad que algunas de las subvenciones nominativas que venían incluidas en el presupuesto de 2007 se han suprimido, porque pensamos que es mejor que haya concurrencia por aplicación de la Ley de Subvenciones. Son pequeñas cantidades que ahora se han englobado en subvenciones menos nominativas, más genéricas, en el capítulo 4, como corresponde.

Por último, como han pedido SS.SS. también la comparecencia de los responsables de Sepes y de la Sociedad Pública de Alquiler, que están aquí presentes y que tendrán una intervención posterior para que les hagan ustedes las preguntas que consideren oportunas, y para —insisto— no extenderme más, porque creo que es un presupuesto bastante nítido y claro y que está muy centrado en el Plan de Vivienda, que conocen perfectamente SS.SS., quisiera adelantarles algunas cifras sobre estas entidades, aunque no sean presupuestos integrados en el presupuesto del Ministerio de Vivienda, ya que son entes, Sepes es una entidad pública y la Sociedad Pública de Alquiler es una sociedad anónima, el cien por cien de cuyo capital lo tiene a su vez la entidad Sepes, y estos presupuestos no son limitativos. Empiezo por la más pequeña, que es la Sociedad Pública de Alquiler, que desde los 34 millones de presupuesto de 2007 tiene previsto un incremento notable de su actividad llegando a un presupuesto —insisto, no limitativo— aproximado de 74 millones de euros. Está diseñando nuevos productos, extenderá sus actividades de intermediación a los grandes operadores privados que gestionan vivienda en alquiler, fondos inmobiliarios, sociedades de arrendamientos, cooperativas, etcétera. Pero insisto en que luego comparecerá su presidente y podrá aclarar con mucha más precisión los términos que SS.SS. consideren convenientes. En relación con Sepes, manteniendo su actividad principal relacionada con el suelo industrial, desde el ministerio se quiere potenciar su dedicación para promover la urbanización de suelo destinado a la construcción de vivienda protegida en alquiler. Para eso está prevista la formalización de una serie de convenios, el primero prácticamente ya terminado con la Federación Española de Municipios y Provincias, con la presencia muy activa de los tenedores de suelo, que son los ayuntamientos fundamentalmente y algunas comunidades autónomas. También se piensa destinar parte del suelo del programa VIVA a estos menesteres y suelo proveniente de otros departamentos ministeriales, fundamentalmente Defensa y Fomento, para usos residenciales. En todo caso, las ventas —ya que Sepes es una sociedad que se dedica fundamentalmente a la urbanización y puesta en el mercado de suelo industrial y plataformas logísticas, etcétera— para 2008 de la entidad se estiman

en 215 millones de euros, previéndose dedicar 198 millones de euros a la adquisición de suelo y a obras de urbanización. Hay obras muy importantes, como la plataforma logística de Badajoz o las actuaciones en Ceuta, las cuales tienen, sólo ellas, un presupuesto de 14 millones de euros, y se prevé que los resultados positivos de la gestión pasen de los 69 millones de 2007 a 73 millones en 2008.

He pretendido, por tanto, resumir las cifras al máximo, no cansarles con una detallada relación de dónde están todos los conceptos, los capítulos y los artículos, y quedo a su disposición para todas las preguntas que consideren convenientes, que además luego serán complementadas con la comparecencia de los demás altos cargos a los que han tenido ustedes la amabilidad de convocar a esta sesión. Muchas gracias por su atención.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Popular el señor Matos.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: En primer lugar, quería dar la bienvenida a esta Comisión al subsecretario en su primera intervención ante ella. No sé si habrá más, porque queda muy poco de legislatura y por tanto no sabemos si es la primera y la última, pero en todo caso le damos la bienvenida y le agradecemos la brevedad, que creo que viene motivada, entre otras cosas, porque hay muy poco que decir de este presupuesto. Yo lo he analizado con cierta decepción tal como está la situación de la vivienda en este momento. Ha empezado usted diciendo algo que es obvio, que desde 2003 a 2008 se ha doblado el presupuesto relativo a vivienda, y lo ha justificado en el interés del Gobierno en el sector de la vivienda. En otras intervenciones yo he dicho —y lo intentaré argumentar a lo largo de mi intervención— que el Gobierno y el Ministerio de Hacienda han hecho un esfuerzo con el Ministerio de Vivienda en relación con los presupuestos de vivienda. Lo que yo no sé es si el Ministerio de Vivienda ha pagado ese esfuerzo que ha hecho el Ministerio de Hacienda, porque tras tres años y medio —usted lo sabe porque ha salido publicado en los periódicos— es el ministerio peor valorado por los ciudadanos españoles y, tal como se puso en evidencia en la comparecencia de la ministra, es el ministerio que peor ejecuta sus presupuestos. Por tanto, creo que el ministerio no ha pagado, no ha estado a la altura de las circunstancias. Hay un dato evidente: el Ministerio de Vivienda fue creado para solucionar el problema de la vivienda que había en 2004, y en ese momento los datos arrojaban que los ciudadanos que consideraban que la vivienda era uno de los tres principales problemas del país eran 19 de cada 100 y tres años más tarde son 36 de cada 100 y 50 de cada 100 en la franja de menores de 35 años. Si unimos el incremento casi del doble de la preocupación de los españoles con que es el ministerio peor valorado, yo creo que el Ministerio de Vivienda no fue creado con la finalidad de incrementar el problema o la preocupación de los españoles, sino al contrario. Por

tanto, no ha cumplido sus objetivos y el resultado es que han cambiado a todo el equipo directivo —al ministro, al subsecretario y al presidente de la Sociedad Pública de Alquiler— porque no había estado a la altura de las circunstancias.

Ha basado sus argumentos —yo le agradezco la sinceridad, utiliza argumentos que yo he usado a lo largo de los tres debates de presupuestos— en lo siguiente: el presupuesto se enmarca dentro del marco competencial y, por tanto, la estructura del presupuesto es más de un 90 por ciento transferencias corrientes y de capital, la mayoría a las comunidades autónomas y a las entidades financieras por los planes de vivienda, tiene un 4 por ciento en gastos de personal —capítulos 1 y 2— y un 6 por ciento de capítulo 6, inversión. El ministerio tiene un 90 por ciento de transferencia de capital, que es liberar fondos a las comunidades autónomas y a las entidades que colaboran en los planes de vivienda, pagar los sueldos, salarios y honorarios profesional por la prestación de servicios y un 5 por ciento que es gestión de inversión. Eso justifica que no solo en el Gobierno del Partido Popular sino en los gobiernos socialistas anteriores y en los de la UCD no hubiera existido nunca el Ministerio de Vivienda. El Ministerio de Fomento elaboraba un plan de vivienda y transfería los fondos a las comunidades autónomas. Por ello comprendemos la preocupación de los ciudadanos y la valoración que hacen de un ministerio que tiene tan poca capacidad de gestión, porque todo son transferencias, y que ejecuta en siete meses el 13 por ciento. Sé que esto no le toca a usted porque acaba de llegar, pero hay que decirlo. Espero que no intente justificar lo bien que se ha hecho porque ya ha quedado demostrado que si se hubiera hecho bien no hubieran cambiado al equipo directivo del ministerio.

Este presupuesto es muy similar al anterior y, según ha explicado, no hay ni un solo programa nuevo. No tiene una medida nueva ni un programa nuevo, absolutamente nada nuevo. Tiene un 9 por ciento más de euros pero no tiene ni una medida nueva. Ya he adelantado que ni siquiera están en el presupuesto las medidas que ha anunciado la ministra para 2008. Por lo tanto, no hay nada nuevo en este presupuesto, siendo la situación completamente distinta. Han subido los precios el 41,1 por ciento, los tipos de interés están en el doble, hay menos familias que pueden acceder a una vivienda con los precios y con los tipos de interés que hay hoy en día, no pueden comprar la vivienda, la demanda de vivienda ha bajado porque hay muchas familias que ya no pueden comprar la vivienda cuando hace tres años sí podían y las familias que la compraron hace tres años hoy tienen muchas más dificultades para llegar a final de mes y poder hacer frente a las letras del piso. El Gobierno ante esta situación nos presenta un presupuesto exactamente igual, ni una sola medida nueva, ni una sola propuesta nueva y ni un solo programa nuevo. Es decir, que cuando la situación del sector de la vivienda o las dificultades para acceder a la vivienda han llegado a los niveles

inaguantables a los que han llegado hoy, el Gobierno es incapaz de proponer absolutamente nada nuevo. Y esos son sus últimos presupuestos. De verdad que nosotros lo sentimos. Lamentamos que esas propuestas sí las hagan en la prensa, en la puerta del palacio de La Moncloa, y no las hagan en donde tienen que cuajar todas esas medidas nuevas, que es en los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2008.

En la comparecencia de la ministra se pusieron de manifiesto dos cosas. Una ya se la he dicho: la bajísima ejecución presupuestaria. Nos gustaría saber —ya que no lo logramos el otro día— si hay alguna medida nueva para agilizar esa ejecución presupuestaria, que es la peor de todo el Gobierno. El otro día la ministra me contestó que esto era porque todo eran transferencias a las comunidades autónomas. El Ministerio de Cultura tiene la mayoría de las competencias transferidas a las comunidades autónomas y el de Sanidad también, y la ejecución de sus presupuestos ronda el 40 o el 50 por ciento. Por tanto, esa justificación a mí no me vale y me gustaría saber cuáles son las medidas que se van a adoptar para que de ahora en adelante se ejecuten los presupuestos como es debido. También se puso de manifiesto por qué han fracasado las políticas de alquiler, que son los tres únicos programas nuevos que tiene este plan con respecto al anterior, porque lo que respecta a vivienda protegida es básicamente lo mismo. Digo fracasado, porque ayudas de 240 euros —dijo el otro día la ministra que se llevaban concedidas alrededor de 18.000, 360 por provincia. Es lógico que nadie conozca esa ayuda si hay 360 por provincia. Me gustaría que me dijera en su segunda intervención cuántas ayudas de 240 euros se han dado con cargo al programa 2007, que es el que estamos cerrando. Pero lo que me ha extrañado es que los objetivos para el ejercicio 2008 que plantean en sus memorias están entre 10.000 y 14.000; es decir, menos que lo que se ha dado hasta ahora. La ayuda de 240 euros al mes es para las familias más desfavorecidas de la sociedad, para aquellos que ganan menos de dos veces y medio el Iprem, y solo se plantean este objetivo. Y de las nuevas, muchos más, pero no están en el presupuesto. Las ayudas de 240 euros están entre 10.495, objetivo mínimo, y 14.700, objetivo máximo. El máximo son 280 ayudas por provincia.

El otro programa es la ayuda de 6.000 euros al propietario para la rehabilitación de su vivienda y posterior cesión en arrendamiento. Ha dicho la ministra que no llegaban a 2.000 en toda España. Los objetivos que se marca el ministerio son entre 2.600 y 5.200. El máximo —5.200— son cien ayudas por provincia. Nosotros consideramos —y es una valoración política— que el acceso a la vivienda en España se encuentra en una situación muy mala se ha convertido en tres años en el problema que afecta de forma más directa a los ciudadanos —según contestan en las encuestas— y, sin embargo, el Gobierno no presenta ninguna medida nueva en estos presupuestos. Usted ha dicho que la ayuda de 210 euros no está en el presupuesto, que ya lo estará.

Esto es hacer un acto de fe, creer al subsecretario, porque lo que no está en los presupuestos no está en el mundo, por muchos anuncios que se hagan. Pero tampoco hay algo que he considerado —y se lo he dicho a la ministra— una irresponsabilidad, por ejemplo, el anteproyecto de ley de Andalucía. Se lo dije en mi intervención. El anteproyecto de ley de Andalucía —tengo copia del artículo 5 aquí— dice que esa ayuda a los alquileres o a la compra para que nadie pague más del 30 por ciento de sus ingresos, que va dirigida a todo el que gane menos de 3.000 euros al mes, está encuadrada en el marco de ayudas estatales. Y la ministra de Vivienda dijo que le parecía fantástica esa propuesta del Gobierno andaluz. Me he leído los presupuestos de 2008 —corríjame si no la afirmación que voy a hacer— y no está contemplada una ayuda que pueda darse a los ciudadanos andaluces, y por generalización a los del resto de España que ganen menos de 3.000 euros; no la he visto por ningún lado. Usted ya me ha dicho que la de 210 euros no está y me gustaría que me confirmara que lo que pone el anteproyecto andaluz, en su artículo 5, que está dentro del marco estatal de ayuda, tampoco está. Por lo tanto, a los ciudadanos se les está anunciando y vendiendo humo o, a lo mejor, también me promete que lo de Andalucía va a estar a partir de enero o cuando se apruebe, pero desde luego esto no está en los presupuestos. Le pregunto: ¿va a financiar el Gobierno en sus presupuestos para 2008 la ayuda que contempla el proyecto de Andalucía?

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

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Termino ya, con dos cuestiones. Programa 261.N, ¿por qué se suprimen las partidas para remodelación de barrios en Canarias, que sí estaban en el presupuesto de 2007, en la partida 75.011, y se suprime la partida de patronatos provinciales de Canarias, que estaba en la partida 784, cuando hay remodelación de barrios que han quedado a la mitad? (**La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.**) El último que se estaba haciendo era el del barrio de Cuesta de Piedra; se había hecho una primera fase y ahora el Gobierno renuncia a hacer la segunda fase, y así va a dejar la remodelación de un barrio a la mitad, sabiendo que hay barrios de infraviviendas ejecutados por la obra sindical del hogar de los años cincuenta que están en un estado lamentable y que la esperanza del Gobierno de Canarias era mantener estas mismas partidas en los presupuestos para erradicar la infravivienda existente en Canarias. Me refiero a determinados barrios, como el de Cuesta de Piedra, el de José Antonio y el de La Candelaria, construidos en 1950. No hay ninguna justificación, con el importante presupuesto que usted presenta para que quiten estas partidas para remodelación de barrios hechos en los años cincuenta en Canarias, y dejar el barrio de Cuesta de Piedra a la mitad. Queremos saber los motivos por los que lo han excluido. También queremos saber por qué han quitado

la partida que existía en 2007 de remodelación de barrios de Madrid y sí mantienen otras partidas. Si me dijeran que ya no van a hacer remodelaciones de barrios, valdría, pero mantienen la remodelación de barrios de Barcelona en general y la partida para la remodelación del barrio de El Carmel, que en su día nosotros apoyamos.

¿Por qué baja también el presupuesto de Patrimonio Histórico? El capítulo 6, que ya es escaso —porque es el 5 por ciento del presupuesto—, y este año tiene una reducción. Con respecto a la Sociedad Pública de Alquiler, ya le preguntaré las partidas concretas a su presidente pero a usted le haré solo una pregunta. ¿De verdad está contento el ministerio con el resultado de la Sociedad Pública de Alquiler con 4.487 contratos gestionados en toda España, cuando la Agencia municipal de Madrid ha gestionado más y otro organismo más pequeño, como el Instituto Canario de la Vivienda, a través de la bolsa de alquiler, ha gestionado más que dicha Sociedad Pública de Alquiler, en toda España, con un presupuesto 2 millones de euros para gasto de personal y unas pérdidas acumuladas de casi 7 millones de euros? ¿De verdad está contento el ministerio con la función psicológica que le atribuyen a la sociedad de crear confianza en el mercado?

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el señor Contreras, del Grupo Socialista.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: En primer lugar, el Grupo Socialista quiere dar la bienvenida al señor subsecretario de Vivienda y también agradecerle su intervención, su claridad y concisión.

Antes de entrar en materia me gustaría hacer algunas reflexiones sobre lo que ha dicho el señor Matos. Dice que el Ministerio de Vivienda se creó para solventar problemas. Evidentemente, es un ministerio que se creó para resolver problemas porque tengamos en cuenta que el problema de la vivienda no es nuevo, no apareció en el año 2004, es un problema que viene de atrás, de cuando estaba gobernando el Partido Popular. Cuando los ciudadanos reclamaban medidas para resolver este problema, el señor Álvarez-Cascos decía que era un tema del mercado, que había muchos ciudadanos que se podían comprar los pisos y por eso estos subían, pero no quería saber absolutamente nada de las dificultades de los ciudadanos para acceder a una vivienda. Evidentemente, se ha avanzado y usted sabe perfectamente, señor Matos, que en aquella época el precio de la vivienda estaba subiendo, año tras año, al 18,5 por ciento y hoy ese incremento está en torno al 5 por ciento. Por tanto, algo hemos avanzado. Pero no solamente eso, porque eso viene de otras actuaciones que se están haciendo, como son las relativas a viviendas protegidas. Ustedes habían intentado dejar morir los planes de vivienda —que fueron creados por los gobiernos socialistas—, que eran las actuaciones realizadas por el Gobierno. De ahí el fracaso del Plan de Vivienda 1998-2001. Ante la presión social que había en el año 2000, ustedes deci-

dieron hacer un plan de vivienda para intentar resolver estos problemas y lo más que llegaron a presupuestar fueron 680 millones de euros. Ahora por lo menos reconocen un mérito del Gobierno socialista, aunque no se lo quieran atribuir al Ministerio de Vivienda, porque reconocen que el Gobierno socialista se ha preocupado por el problema del acceso a la vivienda y que donde ustedes destinaban 680 millones de euros ahora se está destinando más del doble, donde ustedes pusieron en marcha un plan de vivienda que tenía poco más de 3.000 millones de euros, ahora entre el plan de vivienda y el plan de choque hay 8.000 millones de euros que se destinan a facilitar el acceso a una vivienda.

Pero no solo habla de estos temas. Me gustaría constatarle al asunto de la gestión. El señor subsecretario ha explicado perfectamente cuáles son los mecanismos y usted los conoce perfectamente. Dice que las comunidades autónomas gestionan pero, ¿cuál es la obligación del Gobierno y del Ministerio de Vivienda? Intentar que haya el mayor número posible de euros disponibles para el acceso a la vivienda. ¿Y quién tiene que gestionar esto? Las comunidades autónomas, evidentemente, pero antes hay que sacar los fondos y este Gobierno está poniendo más fondos que nunca para intentar resolver el problema del acceso. Pero, ¿quién gestiona directamente? Gestionan las comunidades autónomas. Y ¿cuándo puede justificar el Ministerio de Vivienda la ejecución presupuestaria? Cuando gestionan y justifican las comunidades autónomas. De todas formas, para su tranquilidad, le diré que en el mes de septiembre estaba gestionado ya el 33 por ciento y usted sabe que todos los ministerios dan un tirón muy fuerte en cuanto a justificación de los presupuestos en los últimos meses del año. No se preocupe usted que cuando termine el año la ejecución presupuestaria de este ministerio tendrá un nivel muy razonable en comparación con el resto de los ministerios cuando se trata de una gestión indirecta, es decir, una gestión que se puede justificar cuando lo hacen, a su vez, las comunidades autónomas.

Hay algo que no he llegado a comprender de su intervención y es cuando dice: El Ministerio de Vivienda no presenta nuevas medidas. Por un lado, usted dice que el ministerio no debería existir y, por otro lado, le exige nuevas medidas. Sería bueno que hiciésemos una reflexión sobre cómo funciona. El Ministerio de Vivienda funciona estrechamente coordinado con las comunidades autónomas, con los consejeros y consejeras de las distintas comunidades autónomas responsables en materia de vivienda. El Plan de Vivienda se consensúa con las distintas comunidades autónomas y las figuras que ahí se diseñan son las que tienen las comunidades autónomas. Por tanto, achacar la responsabilidad de lo malo al Ministerio de Vivienda y lo bueno a las comunidades autónomas es un tanto demagógico, permítame que se lo diga de esta forma pero es que no tiene otra explicación. Usted no puede decir lo magníficas que son las comunidades autónomas que este año han hecho 95.000

viviendas y lo malo que es el ministerio que no ejecuta. No es posible porque el mecanismo...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Contreras, presupuestos de 2008.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Pero es que esto es importante. Si yo al final voy a hablar un poquito de presupuestos. Ya veo que se me está acabando el tiempo, así que voy a pasar a la cuestión. Pero antes quería decir algo en relación con el Plan de Vivienda de Andalucía, porque va en la misma línea demagógica que ha mantenido todo el tiempo. ¿Cómo pretende que se incorpore a los Presupuestos Generales del Estado de 2008 un proyecto de ley que ha entrado en el Parlamento de Andalucía? Vamos a ser un poco más serios y rigurosos. Esto mismo le digo respecto a unas medidas que usted dice que ha anunciado el Gobierno. El Gobierno ha anunciado unas medidas porque está en su derecho de anunciar las nuevas medidas que vaya a tomar, que además, por cierto, algunas de ellas las pedían ustedes, es curioso; hay proposiciones no de ley o mociones donde se insta al Gobierno a que haga determinadas cosas y cuando el Gobierno se empieza a mover en una determinada dirección diciendo: vamos a tomar medidas, entonces se dice que no está en el presupuesto. El Gobierno está moviéndose y cuando haga la normativa que se precise, ya lo ha dicho el subsecretario, bien decretos, bien leyes, eso tendrá su reflejo presupuestario, como se hace normalmente. Y ¿cuándo tendrá ese reflejo presupuestario? Cuando haya un decreto. Si hay que hacer una modificación presupuestaria, se hará, como se ha hecho siempre, pero con una diferencia, señor Matos, estas modificaciones presupuestarias serán al alza. Cuando ustedes hacían modificaciones presupuestarias, que las hacían —ya se lo recordaba el otro día—, eran a la baja, y ustedes bajaron mediante sucesivas modificaciones presupuestarias del Plan de Vivienda 1998-2001 de 16.000 millones a 10.000. Esa es la diferencia: nosotros al alza, ustedes a la baja.

Voy a pasar ahora, ya que me llamaba la atención la señora presidenta, al presupuesto, pero con mucha brevedad porque creo que el señor subsecretario ha sido totalmente claro y preciso. Este presupuesto mantiene la trayectoria de otros anteriores: incrementos permanentes; este año, 9,73 por ciento. Creemos que es un presupuesto muy razonable, puesto que está por encima de la media, y atiende las necesidades que se derivan del Plan de Vivienda, que es el que está en este momento en vigor, y lo que hay acordado con las comunidades autónomas, para no defraudar lo que se ha firmado con las comunidades autónomas, pero que no incorpora las nuevas medidas que, efectivamente, cuando tengan su respaldo legal, se incorporarán y, por tanto, será más el dinero que se destine a resolver el problema de los ciudadanos en un tema tan sensible como este.

Quiero hacer también una referencia a algo que no se ha mencionado y que es muy importante, que la inver-

sión en vivienda o lo que se destina al acceso a la vivienda no es solamente lo que está presupuestado en el Ministerio de Vivienda, también lo que se deduce por la inversión en vivienda habitual a través del IRPF, y que este año van a ser 4.227 millones de euros, es decir, se va a pasar de 3.787 a 4.227 millones de euros; por tanto, también es una cantidad considerable. Me alegra que hoy no lo haya mencionado el señor Matos, pero siempre ha sido un elemento de debate, hoy afortunadamente no: ¿que se dé a todas las comunidades autónomas? ¿Que se disminuya la reserva de eficacia? Es algo a lo que este Gobierno ha sido sensible en este presupuesto, se han aumentado muy considerablemente las cantidades que van a las comunidades autónomas. También sería bueno que reconocieran de vez en cuando este tipo de cosas. ¿La Comunidad Autónoma de Andalucía? No, todas incrementan su presupuesto en torno al 40 por ciento, dinero que va directamente a las comunidades autónomas, y se rebaja, lógicamente, la reserva de eficacia, que sigue siendo un instrumento muy importante para la buena marcha de la gestión del plan.

También me gustaría resaltar que globalmente el presupuesto del artículo 75, transferencias a comunidades autónomas, se ha incrementado un 20 por ciento, y lo que va directamente a comunidades autónomas, un 40 por ciento. El artículo 78, familia e instituciones sin ánimo de lucro, también experimenta, desde nuestro punto de vista, un incremento importante, pasa de 719 millones de euros a 740, y aumenta muy significativamente, el 19 por ciento, la subsidiación de intereses. Creemos que es un presupuesto equilibrado, que responde a las necesidades de las comunidades autónomas, al Plan de Vivienda y, por tanto, no le debe extrañar al señor Matos que sea igual que el anterior. Claro, es un presupuesto que cumple los compromisos que se contraen con las distintas comunidades autónomas, como no podía ser de otra forma; hay unos convenios firmados con distintas comunidades autónomas, eso supone unas transferencias de dinero, y este presupuesto respalda esas transferencias a las distintas comunidades autónomas. Ahora viene la segunda parte, y es la gestión de ese presupuesto; quien tiene que gestionar directamente ese presupuesto, evidentemente, son las comunidades autónomas, y cuando justifican las comunidades autónomas, justifica el Ministerio de Vivienda.

Quiero terminar con una reflexión —porque creo que el presupuesto se defiende muy bien, sube, como se ha dicho anteriormente, 3 puntos por encima de la media—, con una reflexión política, y es que hay dos formas de entender la política: una forma es, cuando hay problemas, pasar de hurtadillas, de tapadillo, y otra es afrontar los problemas, sobre todo cuando afectan a los ciudadanos. Para el Gobierno socialista, máxime cuando ustedes permanentemente dicen que esto de la vivienda no es un problema del Gobierno de la nación, que es un problema de las comunidades autónomas, hubiera sido muy fácil pegarse a esa rueda y decir que como es un problema de las comunidades autónomas, que lo arreglen

las comunidades autónomas, que es lo que ustedes hacían. ¿Qué es lo que quieren, que sigamos haciendo eso? No, porque este es un Gobierno responsable que no puede hacer eso, y no lo puede hacer porque el problema de la vivienda no es solamente un problema en Canarias, en Andalucía o en Cataluña, es un problema de toda España, y cuando hay un problema en todas las comunidades autónomas, no lo vamos a arreglar nosotros solos, sino que...

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

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Voy terminando, señora presidenta.

Si somos capaces de colaborar, cada uno desde sus competencias, para resolver este problema, es muy probable que lo resolvamos; si somos capaces cada uno desde sus competencias, sin inmiscuirnos en cosas que no son competencia del Gobierno, de colaborar con las comunidades autónomas. Ahora, si lo que se quiere es desgastar a un ministerio, aunque eso suponga que los ciudadanos no se beneficien de las políticas que se podrían poner en marcha, ese sería otro tipo de planteamiento.

Termino agradeciendo nuevamente la claridad y la concisión del señor subsecretario, y afirmando que para el Grupo Socialista estos presupuestos desde luego dan satisfacción a los acuerdos que se han venido manteniendo entre el Gobierno de la nación y las distintas comunidades autónomas.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el subsecretario de Vivienda.

El señor **SUBSECRETARIO DE VIVIENDA** (Magro Fernández): En primer lugar, quiero agradecer al señor Matos su bienvenida, y también su semidespedida, eso pasa siempre al final de una legislatura. Ya sabe usted que los subsecretarios somos forzosamente funcionarios. Yo llevo 35 años en ocho ministerios y no me preocupa lo que pase el año que viene porque seguiré siendo funcionario al servicio de la cosa pública en cualquier ministerio. En todo caso, le agradezco la bienvenida y los buenos deseos para el final de esta legislatura.

No voy a entrar en determinadas valoraciones que pertenecen mucho más al ámbito al que se ha referido el señor Contreras, al ámbito parlamentario; me voy a centrar más en todas las cuestiones que usted ha planteado relacionadas con el presupuesto y con las preguntas que ha hecho, algunas por supuesto llevan incluido su juicio de valor, que es absolutamente respetable y que yo en algún caso intentaré aproximar. Dice usted que es el ministerio peor valorado. A mí las encuestas me parecen muy respetables pero creo que lo que se ha valorado aquí no son los ministerios porque los ministerios no se valoran, se valora a las personas que los dirigen, y en estos ranquin que hacen unos y otros, en

muchas ocasiones valoran a unos ministros mejor que a otros, y es verdad que a la anterior titular a veces la valoraban en el peor de los lugares, pero no al ministerio. Siempre tiene que haber un primero y un último, pero insisto en que yo, que he tenido la ocasión de trabajar unos meses con la anterior ministra, aunque lo que digan las encuestas es muy respetable, tengo que decir que su dedicación y su interés por el asunto, desde luego, estaba por encima de cualquier valoración y yo, desde luego, la valoro muy positivamente; insisto en que, además, solo he estado tres o cuatro meses con ella y no nos conocíamos anteriormente.

También se refiere a si nosotros respondemos bien al esfuerzo que hacen los contribuyentes, a través del Ministerio de Hacienda, al darnos estos presupuestos, etcétera. Yo lo valoro positivamente desde el momento en que los presupuestos son para unos objetivos concretos, para cumplir unas funciones concretas, fundamentalmente el Plan de Vivienda que estamos ejecutando, cuando queda todavía un año largo, al 74 ó 75 por ciento de objetivos. Una cosa son los objetivos y otra la ejecución presupuestaria, de la que ahora hablaré. Podemos decir que los objetivos para los que nos dan el dinero los ciudadanos, a través del Ministerio de Hacienda, se están cumpliendo: 720.000 actuaciones, 720.000 posibilidades de que las familias tengan unas viviendas con un determinado y variado tipo de ayuda. Vamos ya por más de 500.000 y, presumiblemente, a finales de 2008 habremos cumplido los objetivos no solo cuantitativamente sino también cualitativamente y con flexibilidad. El plan no fue concebido como algo grabado en piedra, sino que, como la situación de estos mercados, de estos bienes tan necesarios, como es la vivienda, van cambiando de una manera constante porque dependen de un montón de factores financieros y de muchos otros tipos, hemos ido ajustando distintas variables del plan, dentro de las posibilidades y de los convenios que se han firmado con las 17 comunidades autónomas, a los objetivos que nos han ido entregando. Desde ese punto de vista, tengo la conciencia bastante tranquila, pues los objetivos para los que los ciudadanos a través del Ministerio de Hacienda nos dan el dinero se van a cumplir.

Dice usted que no fue creado para incrementar la preocupación de los ciudadanos. Efectivamente, en el año 2004 la preocupación por la vivienda era menor que en la actualidad, que es una de las mayores preocupaciones. Eso es lo que justificaría más la presencia de un ministerio y eso es lo que justifica más las actuaciones del Gobierno, positivas, nuevas y de modificación de las anteriores, en una especie de proceso empírico en el que lo que vemos que no funciona adecuadamente intentamos valorarlo, cambiarlo y mejorarlo, siempre de la mano de las comunidades autónomas, porque, como dije al principio —usted lo ha corroborado y ahí sí que no podemos discrepar en absoluto—, las competencias están donde están y las ejercen quienes las tienen que ejercer. Lo que sí le puedo decir es que el Ministerio de

Vivienda, que no creo que esté mal valorado por la ciudadanía, demuestra cada día una cosa en la que deberíamos profundizar todos en un Estado complejo y compuesto como el que hemos concebido, la ejemplaridad de la relación y la comunicación con las administraciones territoriales, especialmente con las comunidades autónomas. Todo se hace con las comunidades autónomas, que son de distintos colores políticos y podemos decir que las relaciones, aunque haya diferencias entre unas y otras, son satisfactorias porque el problema de la vivienda debería estar por encima —así lo entienden los responsables territoriales— de las distintas posiciones políticas en determinados temas.

Usted decía —me parece un argumento muy válido o por lo menos muy ingenioso— que se hacen las cosas muy mal y que por eso se han cambiado todos los equipos. Es que también han cambiado los equipos del Ministerio del Interior, del Ministerio de Defensa, del Ministerio de Educación, del Ministerio de Cultura, del Ministerio de Sanidad, del Ministerio de Administraciones Públicas y del Ministerio de Vivienda. A lo largo de una legislatura han cambiado los titulares y los equipos de ocho o nueve ministerios. ¿Es que todos esos ministerios estaban mal gestionados? No. La política es así. El que tiene la capacidad para indicar quién debe hacerse cargo en un momento determinado de una cosa es el presidente del Gobierno y ahí está, con su capacidad para hacer lo que quiera, pero yo no creo que esa sea la razón para justificar que las cosas se hacen mal, porque entonces —insisto— tendríamos que decir que en todos los ministerios que ha habido cambios es porque las cosas iban muy mal y supongo que podrían ir de forma distinta, pero no irían todas tremendamente mal.

Afirma S.S. que se trata de un ministerio que en realidad gestiona muy poquito. Este ministerio gestiona algo muy importante, lo que en otros ministerios donde las competencias están transferidas se hace a través de las conferencias sectoriales, los problemas de coordinación y cooperación. Ocho de cada diez viviendas protegidas se están financiando con fondos del plan y, si y excluimos al País Vasco y a Navarra, que tienen su propia dinámica política en relación competencial con la vivienda, serían casi nueve. Si las comunidades autónomas, que en este último año pueden haber iniciado cerca de cien mil viviendas protegidas, están financiando a través de los convenios todas las actuaciones que van dirigidas a los ciudadanos con el Plan de Vivienda, bienvenido sea el Plan de Vivienda que financia ocho de cada diez viviendas protegidas que se hacen en este país. Honradamente, pienso que no es un 5 por ciento de la gestión, sino un impulso para que gestionen otros, pero el dinero lo pone la Administración General del Estado a través de decisiones del Gobierno pactadas con las comunidades, que tienen otros sistemas de financiación y otras actividades que complementan perfectamente las preocupaciones de este Gobierno en materia de vivienda.

Dice usted también —es verdad, cómo no— que este presupuesto no recoge nuevas cosas. Recoge los compromisos y, además —esto ya no es un problema de credibilidad, ya lo veremos—, ha habido un acuerdo del Consejo de Ministros; no, como usted ha dicho, que me parece absolutamente respetable su expresión gráfica, unas declaraciones en unas escalinatas, sino un poquito más adentro, donde se reúne el Consejo de Ministros, que ha tomado una serie de medidas, tanto de oferta como de demanda, que van a significar aportar, además de lo que ya está en estos presupuestos, tanto en disminución de ingresos como en aumento de gastos algo parecido a 800 millones de euros para el próximo ejercicio. Sí van a venir medidas y estas medidas, no se han incorporado a los presupuestos por un problema, como he explicado, temporal. Si esta decisión la toma el Consejo de Ministros cuando el presupuesto ya se ha elaborado, no pueden venir incorporadas. Cuando se aprueben, se incorporarán vía enmienda o vía complementos, suplementos, fondos de contingencia y todos los mecanismos que hay de modificación presupuestaria a lo largo del ejercicio para hacer frente a aquellas actuaciones que no estaban previstas en el momento de su programación, porque el presupuesto no es más que una previsión de lo que va a pasar a 365 días por delante y se empiezan a confeccionar, como usted sabe, en mayo, así que fíjese las cosas que empezamos a pensar en mayo para diciembre del año siguiente, algo parecido a 19 meses. Es evidente que en 19 meses pasan muchas cosas en un país y en un sector y, cuando esas cosas pasan y no tienen su traslación parlamentaria, ustedes, los representantes de la soberanía nacional, ya tienen la manera de dotar a esas políticas debidamente y con el control correspondiente en los mecanismos de ejecución presupuestaria, que seguramente conocerá usted mejor que yo.

Ha hablado usted —son números contra números y no quiero entrar en ningún debate de este tipo— de que tenemos una ejecución muy baja. La ejecución de los presupuestos es muy poco lineal, muy poco proporcional, pues usted sabe que los mecanismos que tenemos en la Administración General del Estado para la gestión presupuestaria son bastante endiablados y nos ponemos muchas dificultades para la gestión por los temas de control, etcétera. Empieza muy despacito —en el mes de enero prácticamente no hacemos nada, ni siquiera se abren los sistemas de caja—, luego va incrementándose y, cuando llega el último trimestre, las cosas son muy espectaculares, ya que la gente va acumulando papeles y los va presentando. Ahora mismo, a 30 de septiembre la ejecución del Plan de Vivienda es del 35,18 por ciento, con datos de la IGAE. Según datos de la IGAE, programa de vivienda 752, subvenciones para adquisición y realización de vivienda, 22,49; subsidiación de intereses de préstamos, 37,73; ayuda estatal directa a la entrada, 44,38. Le puedo asegurar —esto ya es un problema de credibilidad— que el 31 de diciembre el Plan de Vivienda estará ejecutado en más del 90 por ciento. Le digo por qué. Porque estamos tomando medidas.

¡Claro que estamos tomando medidas! Pero no estamos haciéndolo porque pensemos que hay que dejar el dinero en el Tesoro y que no se ejecute ante un problema tan enorme como es el de la vivienda en España, sino porque esto lo gestionan las comunidades autónomas. Sabe S.S. que es compleja a través de unos mecanismos contables y de un sistema financiero interpuesto. Sería mucho más fácil llegar al cien por cien si aceptáramos las certificaciones que nos mandaran de forma acrítica y sin saber para qué se han ejecutado los fondos que les mandamos. Aquí tenemos que funcionar desde el rigor y desde la lealtad; desde el rigor presupuestario y desde la lealtad entre las administraciones. No son cosas incompatibles, pero sí a veces se confrontan. Para nosotros sería muy fácil que ahora nos mandara la certificación la comunidad autónoma que sea, Andalucía o Madrid, y nos dijera que ha hecho tantas viviendas, le damos el pago correspondiente y eso aumenta la ejecución en equis puntos. Pero antes de hacer eso, queremos saber exactamente que el dinero que han aprobado va a estas actividades y funciones, para tener una cierta seguridad, razonable, entre la lealtad, la confianza y el rigor, para que esto sea así y no vaya a otra función o a hacer otras cosas que no sean políticas de vivienda. Nos sería sencillísimo ejecutar el cien por cien bajando el rigor y teniendo una enorme confianza en que todos somos buenos. Pero no todos somos ángeles, y todos tenemos que funcionar con lealtad, rigor y con una cierta confianza. Eso es lo que hace que estas cosas vayan así. Insisto en que, si usted y yo seguimos en esta historia el 31 de diciembre, le podré decir que el Plan de Vivienda se ha ejecutado por encima del 90 por ciento. No somos peores gestores. Por supuesto que estamos preocupados, por supuesto que estamos hablando con la intervención delegada y por supuesto que el director de Vivienda, que es el responsable de este programa y va a comparecer a continuación, se reúne permanentemente con los gestores de las comunidades autónomas. Insisto en que todo es mejorable y que, hoy por hoy, no tengo preocupación sobre que la ejecución sea mala.

Usted habla luego de cosas muy concretas, de que solo ha habido 19.000 ayudas a los inquilinos, de esos 240 euros contemplados en el Plan de Vivienda, de que solo ha habido 2.000 ayudas para el propietario que alquila su vivienda de 6.000 euros, es verdad. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Estos son datos que están ahí son escasos. Son escasos porque seguramente estas medidas no se conocen y no se conocen porque a lo mejor nosotros no las publicitamos lo suficiente, pero las comunidades autónomas tampoco, porque si las comunidades autónomas son las que las gestionan, también tendrán alguna responsabilidad en la comunicación de estas ayudas a sus ciudadanos. Aquí todos somos corresponsables para lo bueno y para lo malo. Seguramente hay otros factores para que alguien, a quien se le dan 6.000 euros por un alquiler, tenga algún interés de pasar desapercibido respecto a sus ingresos. No quiero hacer juicios de valor en temas de fiscalidad, porque

siempre son tenebrosos. También es un hecho real que ha habido comunidades autónomas que para recibir estas ayudas de los 240 euros, que están más o menos diseñadas en el Plan de Vivienda, le ponen condiciones que son difíciles de cumplir y hay otras comunidades autónomas que no le ponen condiciones que sean difíciles de cumplir. En aquellas comunidades donde las condiciones no son difíciles de cumplir hay muchas más ayudas de los 240 euros a los jóvenes, que donde se ponen condiciones difíciles de cumplir, y no quiero señalar a ninguna comunidad. Una opción política es poner determinadas condiciones, porque se esté más por la política de venta que por la de alquiler o porque vaya usted a saber el uso libérrimo de sus decisiones políticas, de las que dan cuenta cada cuatro años —como todo el mundo— a sus conciudadanos. Hemos tomado buena nota. Una de las grandes medidas de aumento de la demanda que va a venir, seguramente vía enmienda, a este Parlamento, esta ayuda de 210 euros a los jóvenes de entre veintidós y treinta años, etcétera, que se han explicado ya suficientemente, que complementan éstas, que no sustituyen, sino que complementan, que son otras y que están ahí, han puesto en evidencia que había algunos fallos. Como había algunos fallos y teníamos mucho interés en la emancipación de los jóvenes se han tomado esas medidas. Ya veremos el éxito que tienen. Ya lo veremos, lo analizaremos y tendrá ocasión de valorarlo positiva o negativamente. También hemos tomado buena medida de por qué solo 2.000 ayudas de los 6.000 euros a los propietarios y por eso en la modificación del Plan de Vivienda, que tenemos prevista, se van a modificar las superficies, se van a modificar las rentas, se van a modificar los destinos de esas viviendas y las condiciones de las modificaciones, porque consideramos que han sido estrictas o poco atractivas y no han dado el resultado apetecible, porque también queremos rectificar. Insisto, rectificar gastando más dinero para que el alquiler sea atractivo para el arrendador y para el arrendatario.

Por último, antes me ha hecho preguntas muy concretas. Se refiere usted también a si lo que dice la Ley de Andalucía lo vamos a incorporar a los presupuestos de 2008. Las leyes andaluzas estarán enmarcadas, en gran parte, en el Plan de Vivienda y en los convenios que se hagan y, si se recogen, habrá que hacer las modificaciones presupuestarias correspondientes si se aprueba esa ley y se llega a esos convenios. Ese convenio puede quitar de aquí y poner de allá para que los montantes no sean mayores para unas comunidades que para otras. También me pregunta sobre lo que ha pasado con la desaparición de las actuaciones que teníamos en el presupuesto 2007 en Canarias. Es verdad que la remodelación de barrios de Canarias, el 750.11, estaba dotado con 4,7 millones de euros en el presupuesto de 2007 y los patronatos provinciales, el 784, con 726.000 euros y han desaparecido. Hay una partida también, la 743, Sepes, renovación y regeneración urbana de 1.750.000 euros que va a aportar a Canarias parte de ese dinero que sale de ahí y en el Plan de Vivienda se va a aportar la cantidad suficiente para

continuar con las actuaciones en Canarias. Con más precisión, el director general de Política de Vivienda, a continuación, le matizará más estas cifras. Le adelanto que también hay una partida nueva, la 743, que ya tiene esa misión concreta, pero más genérica, no solo para Canarias. Por lo que se refiere a Madrid, a veces tenemos estos problemas. Son cosas que pasan con Madrid o con cualquier comunidad autónoma. Hay cosas que se empiezan y se acaban. Se empieza la T-4 y se acaba. Se empieza un plan que firmamos en el año 1992, de remodelación de barrios, han pasado 15 años y se ha acabado. Cuando una cosa se acaba desaparece del presupuesto. El plan del año 1992 era de 15 años, la remodelación de barrios de Madrid se ha concluido y ha desaparecido del presupuesto, porque los presupuestos no pueden ser sedimentarios; si no, sería difícil hacer al final las cuentas. Madrid ha acabado su programa, Barcelona sigue en vigor y por ello estamos ahí.

Ya expliqué antes aunque seguramente no me expliqué bien, que hemos bajado 4 millones el capítulo 6 del programa 201.O, de patrimonio. Dije anteriormente que lo hemos tenido que bajar, porque el crecimiento global que nos daba el Ministerio de Hacienda para inversiones no nos permitía hacer frente al mantenimiento de esta inversión del año anterior y además hacer frente a las nuevas inversiones que tenemos que hacer en relación con el Museo de Arquitectura, que tiene que implantarse en la sede del Banco de España de Salamanca, al que anteriormente hice referencia.

Termino, señor Matos. Espero aclararle los temas que me ha planteado y quedo a su absoluta disposición para poderse los implementar por escrito si lo considera conveniente. Pregunta si estamos contentos con la Sociedad Pública de Alquiler. En la Administración el término contento está bien, pero a mí no me pone muy contento ni la Sociedad Pública de Alquiler ni ninguna otra de las direcciones generales. Las miro con rigor y si cumplen con sus objetivos. La Sociedad Pública de Alquiler ahí está, está cumpliendo sus funciones, puede estar en competencia con otras sociedades de comunidades autónomas que tengan eficacia o eficiencia, pero esto no siempre es fácil de medir; no siempre es fácil de evaluar; cuando se es pionero es distinto que cuando se van copiando cosas. Nosotros seguimos apostando por un instrumento de este tipo, porque queremos potenciar la política del alquiler. Al potenciar la política del alquiler tenemos que tener instrumentos, no solo de gestión, sino también de valoración, de presencia en el sector y de saber la realidad, no por otros, sino directamente. Van ustedes a tener la ocasión, dentro de cinco o diez minutos, de hacerle preguntas muchísimo más concretas al presidente de la Sociedad Pública de Alquiler. Ni contentos ni descontentos, simplemente mirándolo con atención, con responsabilidad y con sentido de la mejora que hay que introducir en esta nueva etapa de potenciación de la política de alquiler en España.

Señor Contreras, quiero agradecerle también su bienvenida, su intervención y sus afirmaciones, que se han

dedicado más a las controversias entre los dos grupos y, por tanto, no es objeto de mayor comentario por mi parte. Simplemente quiero agradecerle la valoración positiva que ha hecho de mi intervención y también quedo a su disposición para lo que considere su señoría.

— **DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE VIVIENDA (RAMOS GUALLERT). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/001763), ESQUERRA REPUBLICANA (ERC) (número de expediente 212/001838) Y SOCIALISTA DEL CONGRESO (número de expediente 212/001821).**

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL DEL SUELO (SEPES) Y DIRECTOR GENERAL DE ARQUITECTURA Y POLÍTICA DE LA VIVIENDA (PACHECO RUBIO). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/001766 Y 212/001764) Y SOCIALISTA DEL CONGRESO (número de expediente 212/001822).**

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD PÚBLICA DE ALQUILER, S.A. (INURRIETA BURETE). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/001767).**

El señor **PRESIDENTE**: Los portavoces de los grupos parlamentarios Socialista y Popular han solicitado que las comparencias que vienen a continuación se realicen agrupadas. Explico lo de agrupadas. Los tres altos cargos del Ministerio de Vivienda comparecerán aquí juntos y los portavoces del Grupo Popular y del Grupo Socialista, que son los que quedan, les formularán las preguntas, que contestarán luego indistintamente los que correspondan ¿Estamos de acuerdo? (**Asentimiento.**) Así lo haremos.

Vamos a continuar, siguiendo el formato que hemos acordado. El Grupo Popular y el Grupo Socialista formularán ahora todas las cuestiones que deseen a los tres comparecientes y después ellos contestarán a esas cuestiones. Como es habitual, si algunas quedasen sin contestar, podrán ser formuladas por escrito por los grupos parlamentarios.

Señor Matos.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Señor presidente, don Jesús Mancha hará las preguntas al presidente de Sepes y yo formularé el resto de las preguntas al presidente de Sepes, en su doble condición de presidente de Sepes y director general de Vivienda, que no se puede escapar de ello, entre otras cosas porque el subsecretario ha dicho: Ya le contestará el director general de Vivienda

(**Risas.**), y al presidente de la Sociedad Pública de Alquiler. Hago un ruego. Antes de la intervención del señor Contreras, me gustaría que me permitiera pasarme a la mesa para recibir la interpelación del señor Contreras y ponerme en la mesa de comparecientes.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Matos, qué alegría el sentido del humor que tiene S.S. después de doce horas sentado ahí.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Normalmente, la relación de un portavoz es con el compareciente, no con el portavoz de otro grupo parlamentario. Por tanto, estoy encantado en comparecer para responder a las preguntas que me quiera hacer el señor Contreras.

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

El señor **MANCHA CADENAS**: Señor presidente de la Entidad Pública Empresarial del Suelo, finalizamos la VIII Legislatura, y creo que es momento, aunque sea telegráficamente, porque el tiempo nos devora, de repasar el último presupuesto del Gobierno del señor Rodríguez Zapatero. Efectivamente, si analizamos someramente la trayectoria de estos cuatro años, Sepes se nos presenta como una entidad pública que debiendo ser uno de los más eficaces brazos ejecutores del Ministerio de Vivienda, se nos antoja en su resultado de una pobreza asombrosa en su largo recorrido. Para el Partido Popular su entidad ha constituido un fracaso en su doble cometido como impulsor industrial y como operador residencial. Señor presidente, las actuaciones llevadas a cabo en estos cuatro años son exactamente 21. Le doy datos. Como agente residencial, el Partido Popular considera que es la verdadera esencia, en el sentido de que es algo que para los gobiernos populares parecía que no tenía importancia y que desde su primera intervención, en octubre de 2004, el señor presidente quiso hacer una alabanza de ese papel de residencial, más que de industrial a Sepes. Como agente residencial, las actuaciones han sido exactamente once en cuatro años: tres en la Comunidad de Madrid, tres en Castilla-La Mancha, tres en Valencia, una en Castilla-León, una en Extremadura y cero en otras doce comunidades. Yo le pregunto: ¿Se considera satisfecho de este resultado, señor presidente?

El otro ámbito competencial del Sepes, según dijo el compareciente textualmente, es la verdadera esencia de Sepes, ser operador industrial. Según una respuesta del ministerio a preguntas de este diputado que están lógicamente encima de mi mesa, durante este cuatrienio se han llevado a cabo 32 actuaciones de ellas, veintidós iniciadas por el Gobierno Popular. Por tanto, nos resta la exigua cifra de diez actuaciones: una en Galicia, tres en Castilla-La Mancha, una en Castilla y León, una en Andalucía, una en Madrid, dos en La Rioja y una en Valencia; ninguna en cuatro años en Cataluña, País

Vasco, Islas Baleares, Cantabria, Extremadura, Navarra, Murcia e islas Canarias. ¿Se encuentra satisfecho el señor presidente de Sepes?

En el papel que debo desempeñar aquí, quiero hacerle algunas interpelaciones que le pueden sonar como algo ya preguntado en anteriores comparecencias. Señor presidente, ¿se están realizando esfuerzos para redimir zonas deprimidas por medio de su correcto desarrollo industrial? La mayoría de las actuaciones de Sepes se residen en capitales de provincia. ¿Se han realizado esfuerzos en territorios que sobreviven únicamente de la agricultura, de la ganadería y de la pesca? Si eso es así, ¿cuáles han sido esas actuaciones? ¿Se muestra satisfecho el señor presidente del suelo que está siendo desafectado por el Ministerio de Defensa y por Fomento, principalmente Renfe? Yo vivo en la provincia de Cádiz y el Ministerio de Defensa es el mayor latifundista de toda Andalucía. **(El señor vicepresidente, Del Ojo Torres ocupa la Presidencia.)** ¿Cuántas desafectaciones ha habido y cuáles han sido los resultados de esos convenios que iban a ser la panacea de un justo desarrollo social? En Cádiz, ninguna. En Andalucía, ninguna. ¿Qué eficacia, qué objetivos se han alcanzado desde la creación de la célebre Comisión Interministerial del Suelo en la que participa Sepes?

Señor presidente, en otra respuesta a preguntas de este diputado, durante el año 2007, Sepes va a invertir en Galicia, 9 millones de euros; en Castilla-La Mancha, 16 millones de euros; en Castilla y León, 26 millones de euros; en Andalucía, 5 millones de euros; en Extremadura, 23 millones, y en La Rioja, 14 millones. No hay prevista ninguna inversión en lo que queda de 2007, ni residencial ni industrial, en Cataluña, en Islas Baleares, en Aragón, en el País Vasco, en Madrid, en Cantabria, en Navarra, en Asturias, en Murcia ni en Valencia. Con estos datos, ¿se muestra satisfecho el señor presidente de Sepes?

La ejecución del presupuesto que estamos en este momento llevando a cabo, en el año 2007, no alcanza el 60 por ciento de su total. ¿Se muestra satisfecho el señor presidente? Y dígame, porque es difícil adivinar con un presupuesto tan opaco, tan tremendamente opaco, cuál es la inversión que contempla Sepes para actuaciones tanto residenciales como industriales para el ejercicio venidero 2008. He creído entender que eran 215 millones de euros. Dígame también cuáles son las realizaciones estrella para el año 2008. Porque, ¿considera que supone un hito la afirmación de la ministra Chacón en sede parlamentaria el pasado 26 de septiembre, cuando, refiriéndose al proyecto VIVA, manifestó que se contemplan siete desarrollos en cinco comunidades como Asturias, Castilla-La Mancha, Galicia, Madrid y Valencia, junto a uno en Ceuta, dejando huérfanas de realizaciones nada más y nada menos que a doce comunidades autónomas?

Tengo contestaciones absolutamente de todas las actuaciones que ha tenido Sepes durante los años 2004, 2005, 2006 y 2007, y quisiera que me dibu-

jara cuáles van a ser las realizaciones en el año 2008 y dónde está, evidentemente, el presupuesto.

Le voy a dar un dato que demuestra la importancia de su entidad dentro del Ministerio de Vivienda, tanto para la ex ministra, señora Trujillo, como para la actual titular, señora Chacón. El 26 de septiembre, en comparecencia por primera vez ante esta Comisión, la ministra Chacón realizó una intervención de 92 minutos exactos. ¿Sabe qué tiempo le dedicó a Sepes? Cinco minutos y treinta y nueve segundos. En definitiva, señor presidente, ¿está usted satisfecho de los resultados de Sepes?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Del Ojo Torres): Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Matos.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Voy a hacer primero una serie de preguntas dirigidas al secretario general de Vivienda o al director general de Arquitectura y Política de la Vivienda, porque me puede responder cualquiera de los dos, y luego le preguntaré al presidente de la Sociedad Pública de Alquiler. Seré muy breve.

Con respecto a la ejecución presupuestaria, el portavoz del Grupo Socialista dijo que yo siempre criticaba al Gobierno del Estado y no a las comunidades autónomas. Yo les garantizo al señor director general y al señor secretario general que, si el Estado hubiera transferido los fondos y las comunidades autónomas no hubieran hecho las viviendas, hubiera sido al revés, pero la realidad es que las comunidades autónomas han ejecutado prácticamente el cien por cien de las viviendas que han estado convenidas, más la parte que les correspondía, y que el Gobierno ha tardado en verificar y en comprobar las transferencias y en ejecutar sus presupuestos. El subsecretario ha dicho que el motivo de esto es que hay que comprobar la documentación y que no se puede dar alegremente, y yo lo comparto. Solo le hago una pregunta —es verdad que con un poco de ironía—: si en seis meses el ministerio ejecutó el 4,9 por ciento de su presupuesto y a 30 de septiembre están alrededor del 38 o del 39 por ciento de ejecución, quiere decir que en seis meses se ha ejecutado el 4,9 y en los meses de julio, agosto y septiembre el 34 por ciento. O antes se hacía muy mal o ahora se hace alegremente, porque si antes se tardaba seis meses en ejecutar el 4,9 por ciento porque había que comprobar los expedientes, ahora no se puede ejecutar el 34 por ciento en tres meses nada más. Lo único que les estoy diciendo es que es real que se estaban haciendo mal las cosas, absolutamente real, y lo único que quiero saber, que me preocupa porque yo sé que ustedes no van a criticar la labor de los anteriores, es qué medidas están poniendo para que esto no vuelva a ocurrir porque no me vuelvan a decir que la tardanza era por comprobar los expedientes cuando ahora, en tres meses, han llegado hasta el treinta y pico por ciento. Y no quiero creer que ahora lo están haciendo alegremente y sin verificar la documentación que les envían las comunidades autónomas. Por lo tanto, mi pregunta va dirigida

a saber —estoy legitimado como portavoz de un grupo parlamentario en estas Cortes Generales— qué medidas o qué cambios están incorporando para poder ejecutar los presupuestos y transferir a las comunidades autónomas los fondos que justifican del Plan de Vivienda.

Segunda cuestión. Con respecto a la ayuda de 210 euros, el subsecretario dijo: ¡Hombre!, señor Matos, esto no lo anunció la ministra en la escalinata y ya está, esto lo hizo algo más adentro, en la sala del Consejo de Ministros, refiriéndose por tanto, a los acuerdos del Consejo de Ministros. Y luego se me dice que el presupuesto no contiene sino compromisos. ¿Es que no son suficiente los acuerdos del Consejo de Ministros para establecer esta ayuda? A mí me ha extrañado y me ha sorprendido que el presupuesto general para 2008 no contenga ninguna de las medidas que ha acordado el Gobierno en Consejo de Ministros y que ha anunciado la ministra que entrarán en vigor el 1 de enero de 2008. Se harán las modificaciones presupuestarias. Se podrían haber hecho ahora, en el mismo Consejo de Ministros o vía enmiendas si lo quiere el grupo parlamentario. Resulta muy difícil transmitirles a los españoles que en los presupuestos que se van a aprobar definitivamente en el mes de diciembre no hay dinero para ninguna de las medidas que ha propuesto la ministra hace quince días.

Tercera cuestión. A los andaluces, el presidente Chaves les ha presentado un anteproyecto y les ha dicho, en su artículo 5, que las ayudas estatales son las que van a hacer que todos los andaluces que tengan menos de 3.000 euros cuenten con una ayuda para que no paguen más del 30 por ciento de lo que ingresan por el alquiler o compra de la vivienda, y dice que está en el marco estatal de las ayudas. Si eso se hace en el marco estatal de las ayudas, me imagino que esa ayuda la tendrán todos los españoles y no solo los andaluces. Mi pregunta es clara, así que no me conteste que lo que haga el presidente andaluz, porque el presidente andaluz, en el artículo 5 del anteproyecto, dice que es en el marco de las ayudas estatales. Entonces, como decía, le hago una pregunta clara porque me gustaría saberlo: ¿Va a financiar en el año 2008 el Ministerio de Vivienda ese tipo de ayuda, que es una subvención directa para que todo el que gane menos de 3.000 euros no pague por la vivienda que alquila o la que compre más del 33 por ciento de sus ingresos? Me gustaría que los directivos del ministerio me dijeran que sí lo van a hacer. Entonces les preguntaré con qué partida presupuestaria lo van a hacer. Creo que no van a conceder ese tipo de ayudas, pero díganlo porque hay andaluces que se están creyendo lo que les dice el irresponsable del señor presidente del Gobierno andaluz con este tipo de medidas. Digo irresponsable porque se crean situaciones que no son posibles. Por tanto, señor Pacheco o señor secretario general, díganme si tienen previsto financiar este tipo de ayudas o no entra dentro de los planes del ministerio.

Solo hay una de las cosas que no puedo aceptar del subsecretario —su intervención me pareció lo normal

para un presupuesto que no aporta nada nuevo—, que es lo que ha dicho con respecto a Canarias. En Madrid me ha quedado claro que ya no tiene barrios que remodelar— es lo que ha dicho el subsecretario aunque yo no lo creo— porque se ha acabado el Plan de barrios. Esto, cuando hay barrios que remodelar en una comunidad autónoma o en una ciudad, se sigue manteniendo hasta que se llegue a su fin, que es lo que se hace con la remodelación de los barrios de Barcelona, pero ya lo ha dicho el subsecretario. Ahora bien, en Canarias hay barrios a remodelar o en reposición a la mitad, porque del barrio de Cuesta de Piedra solo está hecha la primera fase. Tenía un presupuesto de 4 millones de euros en el ejercicio anterior y había otra partida para los patronatos provinciales, y me dicen: eso se ha quitado, pero hay una partida de Sepes, que es la 743, que es renovación y regeneración urbana. Efectivamente, pero es de 1.750.000 euros para toda España. No me pueden decir que aquí van a estar englobadas las necesidades que ya tenían pactadas ustedes con Canarias, porque usted conoce que en el barrio de Cuesta de Piedra se ha hecho la primera fase nada más y quedan 108 viviendas. Yo sé que en el fondo ustedes creen en eso, estas remodelaciones se empezaron con el Gobierno socialista y se siguieron impulsando con el Gobierno del Partido Popular, y cuando ustedes llegaron al Gobierno las continuaron. No quiero creer, señor director general, que este presupuesto tenga algo que ver con el resultado del Gobierno de Canarias que ha salido de las elecciones, en el cual no está el Partido Socialista. Por tanto, le pido una explicación distinta a esta que yo estoy intuyendo, porque no hay ningún motivo para que ustedes dejen la remodelación de un barrio a la mitad.

Con respecto a la Sociedad Pública de Alquiler, quiero empezar dando la bienvenida a su nuevo presidente. Según ha quedado claro, no han cambiado al anterior porque lo hubiera hecho mal sino porque el ministerio estaba contento con los resultados de la Sociedad Pública de Alquiler y, como premio a su buena gestión y a los resultados obtenidos, le han dado la carta de despido. Yo creo que es una manera extraña de reconocer la buena gestión de un presidente de la Sociedad Pública de Alquiler.

El motivo por el que nos opusimos a la Sociedad Pública de Alquiler era porque ya hay decenas de sociedades públicas de alquiler de carácter local y autonómico, y por tanto nos resulta absolutamente extraño crear una sociedad estatal para hacer la misma función o parecida a la que están haciendo las sociedades municipales de alquiler o las sociedades autonómicas de alquiler. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)** Yo conozco los resultados de la bolsa de alquiler, a través del Instituto Canario de la Vivienda en Canarias, y son mucho más exitosos que los de la Sociedad Pública de Alquiler, que me parece que eran tres, cuatro o cinco contratos en Canarias. Por tanto, mi oposición con respecto a la Sociedad Pública de Alquiler es porque es absurdo tener en una comunidad autónoma

o en una ciudad una agencia estatal del alquiler cuando ya había una de carácter local y autonómico. A esa oposición del Grupo Popular y de casi todos los grupos de la Cámara se añaden algunos datos, como son los flojos resultados de la Sociedad Pública de Alquiler. El otro día dijo la ministra que había 4.487 contratos gestionados desde su creación. Me gustaría saber el número de contratos gestionados a día de hoy y, si es posible, por comunidades autónomas, para saber cuál es el resultado en cada una de ellas. A eso se suma que yo todavía no he llegado a comprender cuál es la estructura de esta sociedad, porque, que yo sepa, la sociedad hace convenios con otras sociedades o con otras comunidades autónomas, por tanto no gestiona directamente ningún contrato, y para no gestionar ningún contrato tiene unos gastos de personal de 2 millones de euros. Si no gestiona directamente esos contratos, ¿por qué tiene unos gastos de personal de 2 millones de euros? Yo no he sabido exactamente cuáles son las funciones de la Sociedad Pública de Alquiler, y me he leído todos los convenios, y hay algunos que son diferentes a otros. Por ejemplo, en el convenio con Adigsa, la sociedad catalana, Adigsa es la que contrata, la que recibe el importe del alquiler y las ayudas de los gastos que pueda ocasionar la Sociedad Pública de Alquiler, y ésta no recibe nada de nadie. Con una gestión así está claro que van a tener pérdidas toda su vida. En otras comunidades autónomas, no, está claro cómo se ingresa el dinero, cómo se descuenta, etcétera. En el convenio con Adigsa, ustedes ponen, los arrendatarios ponen dinero y la Sociedad Pública de Alquiler solo tiene gastos porque no recibe absolutamente nada según ese convenio.

Respecto a la Sociedad Pública de Alquiler, me gustaría que me aclarara algunas partidas. En el inmovilizado material —voy a empezar con el balance de situación— me extraña que los 3 millones de euros que tenía en 2006 hayan bajado a 92.000 euros en 2007 y a 67.000 euros en 2008 según sus previsiones. ¿A qué se debe ese cambio en el inmovilizado? Porque o es de amortización o es que lo han realizado, lo han transmitido. En tesorería ustedes tenían, en 2006, 11 millones de euros en sus cuentas bancarias, en 2007 van a terminar el año con 3 millones, es decir, con 8 millones de euros menos, y en 2008 prevén tener una deuda de 651.000 euros, más de 100 millones de pesetas. ¿A qué se debe que se esté liquidando toda la tesorería si la Sociedad Pública de Alquiler va bien? Con respecto al pasivo, ustedes tenían entre deudores a largo y a corto, es decir, lo que debía la sociedad, 3 millones de euros en 2006, 4,7 millones de euros en 2007, y esperan terminar 2008 con 5,2 millones de euros. Pues no es un futuro muy halagüeño. Respecto a las pérdidas, han tenido cerca de 4 millones de euros en 2006, prevén unos beneficios de 117.000 euros en 2007 y prevén 4 millones de euros de beneficio para 2008. Yo no sé cómo han hecho ustedes esas previsiones. Lo que además me extraña mucho, entrando ya en la cuenta de pérdidas y ganancias, es que para un volumen de negocio de 30 millones de euros en 2007

tengan unos gastos de personal de 2 millones de euros y para un volumen de negocio en 2008 que ustedes prevén de 74 millones de euros tengan unos gastos de personal de 2,3 millones de euros, es decir, que con 2 millones de euros están gestionando 30 y prevén para 2008, con esos mismos 2 millones de euros, gestionar 74 millones. O ustedes piensan trabajar muy bien el próximo año o es que están trabajando muy mal en 2007, porque están dedicando los mismos gastos de personal para gestionar contratos con unos ingresos de 74 millones o de 30, y o bien es cuestión de trabajo, que lo están haciendo muy mal y lo van a hacer muy bien, o se están inventando todas las previsiones que han presentado al Parlamento para su revisión.

Me gustaría que me aclarara esos términos, y le agradecería, si quiere cumplir una función buena en materia de vivienda, que hiciera un plan para liquidar la Sociedad Pública de Alquiler y transferir sus fondos a las sociedades públicas de las comunidades autónomas y de los ayuntamientos, que son los que están haciendo el esfuerzo y los que necesitan esa financiación.

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

El señor **SANTAMARÍA I MATEO**: Señor Ramos, señor Pacheco, bienvenidos de nuevo. Señor Inurrieta, enhorabuena por el nombramiento, bienvenido. Ya ha visto como la innovación le sienta mal al Grupo Popular. Sepa usted que será objeto de deseo y sobre todo de ataque por tierra, mar y aire. De cualquier manera, bienvenido.

Señores, estamos a vueltas con el proyecto de presupuestos de 2008 y la realidad es tozuda y los números, como se ve, apuestan de nuevo por facilitar el acceso a la vivienda digna. Los resultados de todas las medidas que ha puesto en marcha el ministerio pueden ser aún insuficientes a nuestro juicio, dada la terrible magnitud del problema que hemos heredado, pero son acuerdos con los objetivos previstos. A saber: el aterrizaje suave de los precios —recordemos lo que comentaba mi compañero el señor Contreras— del 18 por ciento en 2004 a aproximadamente el 5,6 en este trimestre. Es decir, la rebaja del 60 por ciento en el precio. Indudablemente, hay mayor número de vivienda protegida a disposición de los ciudadanos y ciudadanas. También hay mayor número de metros cuadrados de suelo público para este mismo fin, hay mayor confianza —se diga lo que se diga— en el sector del alquiler y, sobre todo, hay mayor calidad en la edificación, innovación e implementación de nuevas tecnologías en el sector. En definitiva, avances importantísimos, dicho sea sin ánimo triunfalista.

Por su parte, el papel de las comunidades autónomas en materia de vivienda, aparte de ser competencia exclusiva, resulta esencial para la consecución de todos y cada uno de los programas estatales. A tenor de lo presupuestado que, como hemos visto, persiste en el aumento de las transferencias a las comunidades autónomas para

políticas de vivienda, deseáramos conocer su opinión sobre el grado de cumplimiento de los convenios suscritos con las distintas comunidades autónomas atendiendo a la nueva obligación de justificar la efectiva ejecución de los objetivos que se prevén en los convenios que tan magníficamente ha detallado el señor subsecretario. Por cierto, habría que ver dónde están los dineros de cuando no había que justificar la construcción de esas viviendas. Lo digo por conocimiento de mi comunidad autónoma, la Comunidad Valenciana.

Sería de interés, por constituir fundamentos de futuro, conocer las novedades presupuestarias en I+D+i. Conocemos también la intención de buscar nuevas tipologías de vivienda protegida con el fin de adaptarlas mejor a las nuevas realidades y necesidades familiares. Por tanto, nos gustaría que nos adelantara novedades al respecto.

Por último, y por considerarlo de gran interés y un gran servicio a la juventud y a la comunidad educativa, nos gustaría conocer también las previsiones en materia de vivienda universitaria. Señores, a estas alturas nadie puede negar el ingente esfuerzo que el Gobierno de España viene realizando a través del Ministerio de Vivienda. Dicho sea de paso y sin acritud, señor Matos, siempre está cuestionando la valoración de este ministerio o de sus titulares y según sea pide o no la disolución. A tenor de las valoraciones de los líderes, no sé si llegarán ustedes a presentarse a las elecciones, señor Matos, como partido político. Se cuestionó su creación desde el principio pero a nadie se le escapa que a día de hoy es la prueba de que era necesario actuar desde la política a favor del precepto constitucional del acceso a la vivienda, puesto que política es intentar dejar fuera de la especulación la vivienda y el suelo; son decisiones políticas. Porque decisiones políticas es intentar que el esfuerzo familiar en vivienda esté en torno al 30 por ciento y por supuesto, como decía la ministra, política es no resignarse a que cualquier proyecto de vida se quede en el camino. Como encomendar a Sepes opciones y operaciones residenciales que también fueron decisiones políticas de este Gobierno. El ministerio, en suma, es la prueba palpable de esta necesidad.

Se han comparado también mucho los planes de vivienda, los conservadores y los del ministerio socialista. Sin obviar las dotaciones de este último, que como bien se ha dicho por parte de nuestro portavoz, duplican las dotaciones— 8.000 millones de euros frente a los escasos 3.000 millones de euros—, en esa línea, nos gustaría conocer las novedades en las previsiones presupuestarias para 2008, y especialmente, por compartir esa idea de la regeneración de la ciudad, en las cuestiones de rehabilitación y regeneración de los entornos urbanos. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Por otro lado, y aprovechando la presencia del presidente de Sepes, a tenor también de los buenos resultados en el plano de organización industrial y conociendo las nuevas tareas en materia de urbanización de suelo residencial, nos gustaría conocer exhaustivamente los resultados en esta materia no solo pasados sino como fundamento de

los objetivos que se prevén para el presupuesto de 2008.

Señor Inurrieta, hemos oído en palabras de la ministra que con el objetivo de facilitar el acceso a la vivienda entre otras medidas está el impulso del alquiler y acertadamente ha dicho que se conforma como una opción libre. Es decir, no en contraposición sino como una opción más a disposición de ciudadanos y ciudadanas. Sabemos que aun a pesar de los esfuerzos realizados estamos muy lejos de lo que serían cifras razonables y recomendables y, sobre todo, en comparación con países de nuestro entorno, pero pensamos que razonablemente se han cumplido los objetivos empresariales de la sociedad. Si no recuerdo mal se establecía un objetivo de 5.000 a finales de 2007, estamos casi por encima de ese objetivo, por lo tanto, felicitamos a la sociedad por el trabajo, sobre todo por cumplir los objetivos que este mismo Parlamento aprobó. De cualquier manera, entendemos que se ha ganado la confianza del sector, que la sociedad ha conseguido el objetivo de dinamizar el sector. Hoy todo el mundo habla del alquiler como una opción y se ha ganado sobre todo en seguridad. En definitiva, hoy hay más seriedad, más calidad y se ha puesto la seguridad del Estado en el tema del alquiler. Evidentemente, todo en colaboración con comunidades autónomas y, cómo no, con organismos locales. Por todo ello, y para finalizar, lo que nos interesaría es conocer los nuevos planes de alquiler, los resultados obtenidos hasta ahora y, sobre todo, el papel que se le reserva a la Sociedad Pública de Alquiler para el futuro.

El señor **PRESIDENTE**: Contestarán ahora los tres responsables del Ministerio de Vivienda comenzando por el secretario general de Vivienda, señor Ramos.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE VIVIENDA** (Ramos Guallart): Me va a perdonar, señor Matos, pero no entiendo su ironía en temas de acceso a la vivienda. Su señoría habla de si el Plan de Vivienda, por ejemplo, financiará los compromisos adquiridos por el presidente de la comunidad andaluza. Evidentemente, usted sabe que la ley andaluza plantea trabajar en una dirección para resolver un importante problema social, utilizando para ello todos los recursos que le ofrezca el Plan estatal de vivienda —que trabajará en ese marco— y también sus propios recursos. Se ha planteado una cuestión que, desde mi punto de vista, no admite ninguna broma. Usted sabe también que las comunidades autónomas y muchos ayuntamientos están trabajando muy duro para resolver un problema importante que preocupa todavía a muchos ciudadanos. Es cierto que queda mucho camino, pero también es cierto que después de ocho años de gobierno del Partido Popular ustedes nos dejaron un panorama desolador. Nos encontramos una ley de urbanismo salvaje, depredadora, inflacionista que no respetaba más que los intereses de unos pocos; una ley que provocó que en el escaso margen de ocho años nos hayamos encontrado con un 150 por ciento de incre-

mento en el precio de la vivienda y un 500 por ciento en el precio del suelo cuando era una ley que pretendía precisamente todo lo contrario. Con una población inmigrante en este país que por irregular no podía acceder en condiciones de legalidad a una vivienda ni siquiera a una cuenta o a un aval —que también hubo que resolver— y una vivienda protegida que se situó en mínimos históricos.

Con la creación del Ministerio de Vivienda —una iniciativa de este Gobierno— se generó una importante dinámica que introdujo la vivienda y el acceso a la misma en todas las agendas políticas. A partir de entonces, comunidades autónomas y ayuntamientos están trabajando con intensidad para resolver este importante problema. Desde el punto de vista del Gobierno, del Ministerio de Vivienda, el presupuesto mejora notablemente al anterior, avanza en la búsqueda de soluciones al problema del acceso a la vivienda y mantiene la confianza en que con rigor, perseverancia y medidas estructurales como las iniciadas por el Gobierno con la Ley de Suelo o el refuerzo de la financiación de los planes de vivienda, así como con la puesta en marcha de instrumentos innovadores como la Sociedad Pública de Alquiler, se puede conseguir entre todos, es decir colaborando e implicando a las administraciones y a todos los agentes sociales, como los ciudadanos están esperando de todos nosotros.

Para contestar a cuestiones más concretas le paso la palabra al director general de Arquitectura y Política de Vivienda y presidente de Sepes, Rafael Pacheco.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Pacheco, puede contestar a las preguntas formuladas.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL DEL SUELO (SEPES) Y DIRECTOR GENERAL DE ARQUITECTURA Y POLÍTICA DE LA VIVIENDA** (Pacheco Rubio): Iba a contestar al señor Mancha, lamento que no esté presente en este momento, porque iba a decirle que me alegraba y me sentía satisfecho por el interés que demuestra ahora el Partido Popular en las actuaciones de Sepes. Hubiéramos ganado todos bastante si ese interés lo hubieran demostrado en sus años de gobierno, porque entonces estoy convencido de que los resultados hubieran sido mucho más visibles para todos los ciudadanos y ciudadanas de España.

En relación con diversas actuaciones, me preguntaba si estaba o no satisfecho. Empezaba por si estábamos satisfechos por las actuaciones residenciales —y le agradezco también la pregunta al representante del Grupo Socialista— y dando los números y poniendo de manifiesto cuáles son las actuaciones en materia residencial que Sepes ha puesto en marcha en estos tres años —aunque todavía nos quedan pocos meses estamos seguros de que vamos a incrementar el número de forma importante por lo que ahora les diré—, en este momento Sepes está urbanizando, está gestionando y poniendo en

marcha suelo para 26.579 viviendas y 26.579 viviendas pueden ser muchas o pocas, depende de con qué se las compare. Si las comparamos con actuaciones residenciales que se pusieron en marcha en los cuatro años anteriores, la diferencia es como de la noche al día o como del cero al infinito. En este caso, ¿podemos estar satisfechos? Sí, estamos satisfechos de haber incrementado de forma tan importante el número de actuaciones residenciales que se han puesto en marcha, señor Mancha, en estos cuatro años: 26.579 viviendas y no hemos terminado ahí, porque estamos satisfechos comparativamente pero no podemos estar satisfechos si miramos a la demanda ciudadana de viviendas. Evidentemente, somos conscientes de que existe una problemática en España y somos conscientes de que tenemos que continuar trabajando por la vivienda de todos los ciudadanos y por aquellas familias que tienen mayores problemas. Por eso ya anunciaron la ministra de Vivienda y el presidente del Gobierno —se anunció porque se informó al Consejo de Ministros— que Sepes va a presentar a la Federación Española de Municipios y Provincias un acuerdo marco que permita dar un nuevo impulso para incorporar nuevas actuaciones en materia residencial a las actuaciones de Sepes. Vamos a presentar la firma de ese convenio de forma inminente para que nuevos ayuntamientos y nuevos municipios puedan sumarse a las actuaciones de Sepes. Antes hacía hincapié en que en algunas comunidades autónomas no se ha trabajado y le quiero recordar —ya se lo dije en el año 2004 y se lo vengo reiterando año sí, año también— que Sepes trabaja cuando los ayuntamientos y cuando las comunidades autónomas le quieren encargar un proyecto. Sepes es un operador público de suelo que siempre y sólo trabaja cuando existe un convenio de colaboración con los ayuntamientos que desean utilizar al operador público de suelo del Estado, es decir que cuando no hemos trabajado en alguna comunidad autónoma o en algún ayuntamiento ha sido, sencillamente, porque ni la comunidad autónoma ni los ayuntamientos han considerado necesario que trabajáramos allí. Como no se ha considerado necesario y somos respetuosos con las competencias autonómicas y municipales, trabajamos donde se nos llama y donde se nos requiere. En todo caso, el incremento ha sido importantísimo y, por tanto, esa nueva dirección que decíamos en el año 2004 que queríamos implantar en Sepes la hemos conseguido y la vamos a duplicar en los próximos meses.

Puedo decirle lo mismo respecto de las actuaciones industriales. No tengo el dato concreto, pero puedo asegurarle que en estos años se van a poner en funcionamiento casi 10 millones de metros cuadrados de suelo industrial. Es una cantidad muy importante de suelo industrial cuando este Gobierno estaba diciendo que quería cambiar la distribución del crecimiento del sector de la economía. Queríamos que se pudiera crear suelo industrial para crecer en esa rama, ya que nos parecía que el sector de la construcción podía tener problemas de crecimiento y precisamente, por esos problemas de

crecimiento, queríamos que el suelo industrial que se pusiera en marcha fuera importante. Lo hemos conseguido y lo estamos haciendo: más de 10 millones de metros cuadrados, una media de 2 millones de metros cuadrados anualmente. Ha dicho que hemos actuado en zonas deprimidas. Le tengo que decir que sí que estamos actuando en zonas deprimidas, porque me dirá, señor Mancha, si actuar en la comarca del Bierzo en León es hacerlo en una zona deprimida o no, si actuar en la zona de Palencia, aunque sea en la ciudad, es hacerlo en una zona deprimida o en desarrollo o no, o si lo hacemos en Miranda de Ebro, Aranjuez, Elche, Camponaraya, Castuera, Cubillos del Sil, Benavente... Son actuaciones que, primero, vienen precedidas de una petición y una propuesta de los ayuntamientos, pero, en todo caso, son actuaciones que contemplan las posibilidades que Sepes tiene de contribuir al desarrollo industrial de zonas. Le recuerdo que en su provincia, en la zona de Algeciras, estamos también promoviendo una actuación industrial que puede ser muy interesante y que puede colaborar con el desarrollo industrial de Cádiz.

También me preguntaba por el Ministerio de Defensa y me agrada que me haga esa pregunta, porque una de las actuaciones y uno de los acuerdos que adoptó el Consejo de Ministros en los últimos días fue que Sepes y el Ministerio de Defensa van a firmar un acuerdo de colaboración —cuya redacción está muy avanzada por lo que puede visualizarse muy próximamente— de forma que Sepes contribuya a que los terrenos desafectados de Defensa puedan formar parte del suelo que va a urbanizar Sepes. Dice que el Ministerio de Defensa es el mayor latifundista. Hay que ver el suelo no en su totalidad sino cuál es el que está afecto a un servicio público, en este caso afecto a la defensa nacional, y el que no está desafecto. En este caso también tengo que decirle que ahí hemos cambiado respecto al Gobierno anterior. En estos cuatro años, el suelo del Ministerio de Defensa ha sido también comparativamente muchísimo mayor que el que se había puesto anteriormente para urbanizar para vivienda protegida. El dato es muy importante. Quiero recordarle que en estos cuatro años el Gobierno ha puesto suelo a disposición de los ciudadanos para hacer de 53.000 ó 54.000 viviendas. Es un dato que puede ser alto o bajo, pero si lo comparamos con lo que se había hecho en los ocho años anteriores, desde luego, la comparación no se resiste.

Respecto de la ejecución, me hablaba de la ejecución de Sepes en el año 2007. En este momento, como saben, en inversiones Sepes cuenta con dos grandes partidas: una, la inversión en suelo, es decir inversiones en la compra de suelo para hacer nuevas actuaciones industriales o residenciales, y luego tenemos una segunda que sería la inversión en contratos de obra, de urbanización, etcétera. En este momento, se ha comprado suelo por 60 millones de euros, la previsión era de 55; es decir, a falta de tres meses prácticamente de la finalización del año, hemos cumplido sobradamente la previsión inicial. Y el de obras también es un dato relevante, porque las obras están planificadas para llegar a final de año, estamos

hablando de 55 millones de 102; es decir estamos en 115 de los 155 millones previstos, por tanto, es un grado de cumplimiento muy alto a 30 de septiembre comparándolo con cualquier organización o ministerio, es un grado de ejecución muy importante.

Respecto de las inversiones para 2008, algunas de ellas ya se las he comentado. En todo caso, le enviaré por escrito toda la relación de inversiones propuestas que se desarrollarán, tanto de carácter residencial como de carácter industrial. Sí le voy a decir que el año 2006 —que era una de sus preocupaciones, si Sepes invertía en todas las comunidades autónomas o no lo hacía— con datos de ejecución cerrados ya a 31 de diciembre, solo en industrial —luego le digo, si quiere, el residencial— Sepes invirtió en quince comunidades autónomas: en Andalucía, Aragón, Canarias, Cantabria, Castilla y León, Castilla-La Mancha, Ceuta, Navarra, Valencia, Extremadura, Galicia, Rioja, Madrid, Asturias y Murcia. Únicamente no invirtió, no hizo ninguna actuación en País Vasco y Cataluña, porque el País Vasco y Cataluña tienen sus instrumentos de urbanización de suelo y, como decía, no se ha reclamado la intervención de Sepes. En residencial intervinimos en ocho comunidades autónomas, es un número muy importante. Pero lo más importante que va a suceder en el año 2008 es que por fin van a verse ya esas 6.000 primeras viviendas del programa Viva, que además es un programa, como ya les avanzaba, de vanguardia, que pretende que la arquitectura y la vivienda protegida vayan unidas. Eso también tiene mucha relación con la pregunta que hacía S.S. de cómo está trabajando el Ministerio de Vivienda en materia de nuevas tipologías. Precisamente planteando y dando opciones a los equipos de arquitectos, a la gente que está entusiasmada con hacer vivienda protegida y le puedo asegurar que la experiencia ha sido espléndida. Tenemos un estudio en cada una de las promociones de vivienda protegida que merece la pena y además ha sido muy valorado por todos los sectores.

En definitiva, señorías, la importancia de Sepes o la importancia que le da el Ministerio de Vivienda no debe mirarse en el número de minutos, o también podría mirarse en el número de minutos si comparáramos. Si comparáramos el número de minutos dedicado a Sepes en las intervenciones de la anterior ministra de Vivienda respecto al anterior ministro, también se quedaría sorprendido; no sé si ha tenido la ocasión de controlar los minutos, pero le invito a que lo haga porque estoy seguro de que la comparación habrá sido también como de la noche al día.

Sobre la ejecución presupuestaria del Plan de Vivienda, señor Matos, me parece que usted utiliza los datos de forma incorrecta, por no usar otro calificativo. Lo recordaba el otro día cuando utilizaba usted los datos de la ejecución del Plan de Vivienda del mes de febrero cuando tenía a su disposición los del mes de junio. Hay que utilizar los datos más actualizados para no equivocarse a los ciudadanos, para que conozcan perfectamente cómo se ha desarrollado y cómo está el Plan de Vivienda. Por ejemplo, las ayudas a la entrada, el dinero con el que

subvenciona el Estado a todos y cada uno de los ciudadanos que compran una vivienda protegida, que la compraron en los años anteriores y que se pagó el año pasado, o el dinero que el Estado ha pagado a esos ciudadanos a través de las entidades financieras para la subsidiación de créditos se cumplió en más de un 90 por ciento el año pasado. No puede venir diciendo que el plan no se ha ejecutado porque una partida —es verdad—, que eran las subvenciones a las comunidades autónomas, se ejecutaran en un 60 o en un 70 por ciento. No es cierto que no se ejecute el plan. El plan se está ejecutando, primero, porque se están financiando y se están cumpliendo los objetivos y, segundo, porque se está ejecutando presupuestariamente. ¿Por qué no se ejecutó presupuestariamente el dinero para transferir a las comunidades autónomas? Por dos razones, en primer lugar, porque las comunidades autónomas iban cobrando unas cantidades a cuenta y, en función de que justificaran en mayor o menor medida esas cantidades que iban percibiendo, se les iban haciendo nuevos ingresos. Esta es la primera razón y ahora, si quiere, le doy algún dato sobre alguna comunidad autónoma que no ha cumplido o le digo cuáles son las comunidades autónomas que más dificultades tienen en materia de justificación de transferencias. En segundo lugar, el año pasado implementamos un nuevo sistema informático que controla una a una las subvenciones que se otorgan tanto a las comunidades autónomas como a las ayudas a la entrada como a la subsidiación. ¿Se hacía mal antes? A ver, yo creo que lo hacemos mejor ahora y no califico lo que hacíamos antes, pues sería descalificar lo que hicieron ustedes hace ocho años y lo que anteriormente hicieron los gobiernos socialistas, pero es que las cosas han ido mejorando. Informáticamente, cada día tenemos nuevas posibilidades de exigir a nuestros clientes, en este caso a las comunidades autónomas, que perfeccionen sus mecanismos de información y de control. El año pasado de alguna forma dijimos hasta aquí hemos llegado, vamos a parar un momento y vamos a ver qué justificación se da y, gracias a eso, puedo decirle que disminuyeron de forma muy importante las cantidades que las comunidades autónomas no habían justificado y que justificaron el año pasado. Este año las comunidades autónomas están haciendo también un esfuerzo muy importante para justificar todos los pagos y por esa razón se está avanzando y estamos cumpliendo en ejecución presupuestaria, que una cosa es eso y otra es la ejecución del plan, y ahora vamos a la ejecución del plan. Efectivamente, como decía el subsecretario anteriormente, esa mejoría ya se puede ver —se verá también en los próximos meses— y especialmente la vamos a ver en las transferencias a las comunidades autónomas. Pero la ejecución no debe confundir. En este momento, años 2004, 2005 y 2006, se han financiado, sin contar lo que llevamos desde mayo hasta ahora o si quiere también se lo digo, a 1 de octubre más, de 540.000 actuaciones en materia de vivienda: viviendas protegidas de nueva construcción —voy a darle el dato sobre los tres

años—, 146.678; viviendas protegidas de nueva construcción en alquiler, 34.000; ayudas a propietarios de viviendas libres, 2.634. Debo decirle, como manifestaba anteriormente el subsecretario, que esta línea también va a reformarse para incrementar las ayudas. Las ayudas a los inquilinos no son 18.000, señor Matos, fueron 18.000 el último año, el año 2006. En total han sido casi 40.000, concretamente 39.358 ayudas a inquilinos hasta el 4 de mayo. Si contamos desde el 4 de mayo hasta aquí, se han incrementado de forma importante. Las ayudas para la vivienda usada han sido 34.500; ayudas a la rehabilitación —se quejaba usted de que no se daban ayudas o que no había una política decidida en materia de rehabilitación—, 153.440; ayudas para urbanización, 94.118. Señoría, le digo lo que de decía a su compañero, estas pueden ser muchas o pocas, depende con lo que se compare. Si lo comparamos con las que se habían financiado en los cuatro años anteriores, tampoco resiste la comparación. Porque estamos hablando de una media de 180.000 viviendas y entonces hablábamos de una media de 110.000 viviendas, es decir el incremento ha sido importante. Si me pide —me lo ha pedido S.S.— que lo especifique en relación con las comunidades autónomas, pues también esos datos demuestran que algunas comunidades están más interesadas que otras en financiar viviendas y en financiar actuaciones protegidas del plan. Debo decir que, en términos generales, estamos en un cumplimiento —considerando los tres años, 2004, 2005 y 2006— de un 133 por ciento. Un 133 por ciento sobre los objetivos convenidos es un cumplimiento importante. Hay comunidades autónomas, como la Región de Murcia, que no ha llegado al 71 por ciento, ha quedado casi 50 puntos por debajo de la media nacional, o como la Ciudad de Melilla, que tampoco ha llegado al cien por cien y se ha quedado en el 97 por ciento. Hay otras comunidades que lo han hecho un poquito mejor, aunque tampoco demasiado bien, como la Comunidad Valenciana, que tiene un 111 por ciento, casi 20 puntos por debajo del resto de las comunidades, o como La Rioja, que tiene un 120 por ciento; Madrid tiene un 158 por ciento, es una comunidad que ha cumplido especialmente en urbanización de suelo, gracias a las ayudas de urbanización que se han concedido y a las ayudas de rehabilitación; Galicia, un 207 por ciento; Extremadura, un 131 por ciento; Cataluña, un 112; Castilla-La Mancha, un 153; Castilla y León, un 154; Cantabria, un 118; Canarias, un 101; Islas Baleares, un 102; Asturias, un 162; Aragón, un 148 y Andalucía, un 115. Con carácter general, las comunidades han cumplido bien. Hay tipologías que se han cumplido de forma más deficiente. De ahí la evaluación que estamos haciendo con las comunidades autónomas, ya nos reunimos la pasada semana con los directores generales de las comunidades autónomas y vimos cuáles eran las tipologías de modificación del real decreto que podían mejorarse. Ahí estamos de acuerdo, vamos a mejorar las líneas de ayudas a inquilinos, son 40.000 las que se han concedido. Por cierto, debo decirle que es mucho más de lo que teníamos pre-

visto. Serán pocas o serán muchas, pero es mucho más. No voy a compararlas con las ayudas al alquiler o con las ayudas a viviendas de nueva construcción en alquiler que se hicieron anteriormente, porque prácticamente eran inexistentes, pero se pueden mejorar. Se pueden mejorar las ayudas a los propietarios y se pueden mejorar las ayudas para viviendas de tipo concertado. Toda esa tipología, tanto en alquiler como en compra —es decir también se están financiando, en buena medida, las ayudas para la compra—, la vamos a mejorar.

Voy a hacer tres referencias breves. El Consejo de Ministros anunció el programa del Plan de Alquiler y estudió de forma previa cómo iba a desarrollarse. No aprobó el real decreto de la renta de emancipación. No lo aprobó, entre otras cosas, porque queríamos abrir un proceso de negociación y de consenso con las comunidades autónomas y con los agentes sociales. La semana pasada estuvimos reunidos con todas las comunidades autónomas y les dimos nuestra visión de cómo tenían que ser estas ayudas de 210 euros. La semana que viene o la siguiente volveremos a reunirnos para cerrar esa negociación y hasta que no lo consensuemos con las comunidades autónomas, el Consejo de Ministros no aprobará el real decreto. En ese momento estará aprobado el real decreto y en ese momento, a través de los mecanismos que se contemplan —usted, por ejemplo, ha presentado una enmienda a la Ley de Presupuestos—, se planteará de acuerdo con el grupo que apoya al Gobierno. Por tanto, no se preocupe, señor Matos, habrá dinero suficiente para hacer frente a los compromisos que el Gobierno ha adoptado, que son nuevas políticas que vamos a impulsar con el nuevo plan.

La Junta de Andalucía, en su proyecto de ley —no sé si lo conoce perfectamente—, establece que pondrá en marcha las ayudas del plan estatal para construir las viviendas en el marco del Plan de Vivienda. Hay algo que usted debe conocer perfectamente. Cuando se habla de ayudas a la vivienda no estamos diciendo que cada ciudadano reciba un cheque del Gobierno de la nación o de la Junta de Andalucía. Lo que estamos diciendo es que con una política de suelo adecuada es posible hacer un número suficiente de viviendas protegidas para todos los ciudadanos. Por eso es por lo que ha apostado el Gobierno andaluz de común acuerdo con los ayuntamientos, obligando a estos a que en sus planes generales contemplen reservas suficientes de viviendas protegidas. Esa será la medida de impacto que haga posible que todos los ciudadanos puedan tener acceso a una vivienda protegida. En todo caso, no voy a referirme más al proyecto de ley de la Junta de Andalucía, porque es un proyecto de ley que debe defender en el Parlamento andaluz la Junta de Andalucía.

Respecto a Canarias y a Madrid, quiero recordarle que las viviendas que hemos estado rehabilitando en Madrid son propiedad de la Comunidad Autónoma. Es decir, si la Comunidad Autónoma, en este caso de Canarias, no ha cumplido sus deberes de mantenimiento del parque inmobiliario de viviendas... **(El señor Matos Mascareño**

**hace signos negativos.)** Sí, es así, señor Matos. En unos casos son del Gobierno de Canarias y en otros casos son de patronatos que integran a varias administraciones, pero en definitiva son viviendas que se hicieron en los años cuarenta o cincuenta. En todo caso, le quiero tranquilizar, porque en ese acuerdo del Consejo de Ministros al que me refería antes, el Gobierno se comprometió a poner en marcha una nueva ayuda para la rehabilitación, que incluiremos en el Plan de Vivienda, dentro del programa de renovación urbana, al que iban dirigidas precisamente las actuaciones en convenio con el Gobierno de Canarias. Estas actuaciones de renovación urbana no van a ser solo para Canarias o para Barcelona o para Madrid, sino para todas las comunidades autónomas en las que haya barrios que renovar, por ejemplo, Elche, en la Comunidad Valenciana, o un montón de ayuntamientos que tienen barrios con promociones de los años cuarenta o cincuenta que hay que sustituir. En ese sentido, en la modificación del Plan de Vivienda aparecerá un nuevo programa de renovación urbana, con ayudas tan importantes como las que se concedían al Gobierno de Canarias. El concepto presupuestario desapareció. Ahora mismo no tenemos ningún convenio con el Gobierno de Canarias y, por tanto, no hay ningún incumplimiento de compromiso. En todo caso, habíamos planteado una posibilidad a través de Sepes, que consistía en que Sepes participara con el Gobierno de Canarias y con el resto de las administraciones en la remodelación. Por eso, como decía el subsecretario, en el presupuesto aparece una cantidad inicial, que es para comenzar a actuar.

Respecto a Madrid, le recuerdo que el convenio de Madrid, como decía el subsecretario, se firmó en el año 1992 y pretendía financiar unas viviendas que se estaban rehabilitando en esos momentos. El Gobierno de Madrid realizó entonces una operación de crédito y lo que hemos hecho durante estos quince años, de acuerdo con ese convenio, ha sido ir pagando parte de esa operación. En Madrid estamos rehabilitando barrios, claro que los estamos haciendo; los estamos rehabilitando a través del Plan de Vivienda y de acuerdo con los ayuntamientos. El Ayuntamiento de Madrid tiene ocho o diez áreas de rehabilitación funcionando en este momento. No nos hemos olvidado de la rehabilitación.

Me parecen importantes dos preguntas que hacía respecto a la I+D+i y a la vivienda universitaria. Efectivamente, uno de los temas que habíamos contemplado como línea de actuación del Ministerio de Vivienda era la convocatoria de ayudas para investigación y desarrollo. En este caso, se acaban de publicar en el Boletín Oficial del Estado las correspondientes al año 2007-2008 y suponen una apuesta definitiva para incorporar toda la política de investigación y desarrollo al sector de la construcción. Además, estamos convencidos de que con ello se mejorará la forma de construir vivienda en nuestro país.

Respecto de la vivienda universitaria —muy brevemente porque ya me estoy pasando del tiempo, pero es que me ha hecho muchas preguntas—, hasta este momento de la previsión inicial de 10.000 viviendas universitarias

se han firmado 16 convenios con universidades —actualmente estamos negociando con nuevas universidades— para construir algo más de 4.000 viviendas universitarias. Como le decía, estamos trabajando con nuevas universidades. El otro día hicimos en la Universidad Carlos III unas jornadas en las que estuvieron prácticamente presentes todas las universidades que mostraron su interés por promover viviendas universitarias.

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

Finalmente, tiene la palabra el presidente de la Sociedad Pública de Alquiler. Como es su primera comparecencia le damos en nombre de todos la bienvenida. No sabemos si será la primera y la última o la primera de muchas, pero eso da igual, es la primera. Tiene la palabra, señor Inurrieta Burete.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD PÚBLICA DE ALQUILER, S.A.** (Inurrieta Burete): Señorías, señor Matos, no sabía que venía aquí a que usted me disolviera, pero esta frase me recuerda aquella de: Váyase usted, señor González. Ahora: Disuélvase, señor Inurrieta.

La Sociedad Pública de Alquiler se enmarca dentro de una política del Gobierno que empieza en 2004 sobre la importancia del mercado de alquiler, en el que obviamente ustedes no creen. Yo recuerdo frases gloriosas de la presidenta de la Comunidad de Madrid como que alquilar es tirar el dinero, o que el que alquila es más o menos un personaje marginal de la sociedad. Nosotros nos hemos creído que el alquiler es muy importante y lo hemos demostrado. Le voy a explicar algunos elementos teóricos simplemente para demostrar la importancia y la necesidad de la intervención pública en el mercado del alquiler. Este mercado sufre lo que los economistas llaman un fallo de mercado porque existen problemas de asimetría de información entre oferente y demandante, aparte de aquellos de riesgo moral y los de mercados incompletos. Por todo ello, la intervención pública es esencial, máxime en un mercado como el español en el que, como las estadísticas nos dicen, apenas un 11 por ciento de la vivienda está en alquiler, y eso además difícil —como puede usted entender— el acceso a la vivienda esencialmente para el colectivo joven, pero también para otros colectivos como los de mayores, divorciados, separados, discapacitados, etcétera. ¿Qué hicieron ustedes en política de alquiler? Lo primero que hicieron fue una cosa curiosa: había una deducción por alquiler en el IRPF, y ustedes acabaron con ella. A partir del 1 de enero los ciudadanos españoles que vivimos en alquiler —porque yo vivo de alquiler y me lo creo— vamos a poder desgravar como un ciudadano normal, no marginal, nuestros gastos en el alquiler de una vivienda, exactamente igual que lo hacen aquellos que compran una vivienda, pero además tenemos más sensibilidad en ese sentido y lo vamos a hacer discriminando por el nivel de renta, lo cual es socialmente mucho más justo. En

segundo lugar, entendimos que había un problema de profesionalización en el mercado del alquiler. Conviene comparar —si usted ha viajado, que espero que sí— el mercado de alquiler en España con el mercado alemán, el holandés o el austriaco, que se caracterizan primero por un gran parque público de vivienda en alquiler, es verdad que heredado en muchos casos de una situación como la Segunda Guerra Mundial y segundo por unos grandes operadores privados: fondos de inversión inmobiliaria, sociedades de inversión inmobiliaria y sociedades de arrendamiento muy potentes. ¿Qué había en España? Nada, en sus ocho años ustedes no tocaron nada respecto a la legislación, por ejemplo sobre fondos de inversión inmobiliaria, que no podían hacer promoción. Ahora con este Gobierno los fondos de inversión inmobiliaria pueden hacer promoción. Se liberalizó, se desreguló y simplificó significativamente la legislación de los grandes fondos inmobiliarios en España, y eso se ha notado en el incremento del patrimonio y del volumen de vivienda gestionada. En sociedades de arrendamiento ustedes hicieron un auténtico engendro de ley en el impuesto de sociedades, dicho por los grandes operadores, y nosotros hemos tenido que cambiarla completamente, pasando de cero sociedades de arrendamiento profesionales a 308 en un solo año. Es decir, nosotros nos hemos creído que la política de alquiler desde el punto de vista profesional es esencial para complementar con una anomalía del mercado como es que la mayoría de los pisos en alquiler sean propiedad de particulares, con todos los problemas que eso genera para aquellos que quieren acceder al mercado de alquiler. En tercer lugar, ayudas directas; no había. Es verdad que el Plan de Vivienda instauró algunas con una serie de restricciones, y lo que hemos hecho nosotros ha sido ampliar el colectivo de personas que van a poder recibir una ayuda directa en alquiler. De nuevo nos creemos la política de alquiler y así lo demostramos. Por último estaría el tema fiscal, que ya le he comentado. Nosotros hemos mejorado significativamente la fiscalidad de fondos de inversión, de sociedades de arrendamiento, y ahora mejoramos significativamente la fiscalidad para los particulares. Es decir, los ciudadanos españoles, a partir del 1 de enero, van a tener la libertad de elegir entre vivir en compra o en alquiler sin trabas y sin asimetrías fiscales. Para terminar, había un problema de movilización de parque privado, de viviendas que estaban sin ocupar. Aquí se han dicho muchas cosas, desde que hay 3 millones de viviendas vacías. ¿Qué se puede hacer con esto? Había dos problemas: uno de garantías jurídicas —desahucios, etcétera—, que en este plan modificamos con la creación de diez nuevos juzgados específicos para el tema del desahucio; y otro de asimetría de información y falta de calidad de los inmuebles alquilados en este país. Como consecuencia nace la Sociedad Pública de Alquiler, que, como usted mismo me ha dicho, no entiende, porque muchas de sus preguntas —usted mismo lo ha reconocido— son porque no entiende su funcionamiento. Se lo voy a explicar.

Nosotros no solamente trabajamos, sino que además gestionamos. Le invito un día a Castellana 91, para que vea la actividad de la sociedad para que pueda ver si nosotros gestionamos o no. Lo que nosotros hacemos es gestionar; lo que hacen los intermediarios que usted me ha comentado (la empresa de Madrid o la canaria), es intermediar. Son dos productos radicalmente distintos: uno simplemente pone en contacto a un oferente y a un demandante, y a partir de ahí la sociedad, en este caso las empresas municipales, desaparece del mapa; nosotros no. Nosotros captamos inmuebles a través de agentes privados y públicos (agentes de la propiedad inmobiliaria, que por cierto están muy contentos con nosotros, Aegis y ayuntamientos o comunidades autónomas). Una vez que tenemos captado el inmueble lo evaluamos, miramos si cumple los requisitos de calidad determinados para los ciudadanos de este país; las empresas a que usted se refiere no. En los años que lleva actuando la sociedad hemos rechazado por motivos de calidad casi 5.000 viviendas que no respondían a la calidad que como sector público tiene que ofrecer. Por tanto, una vez tenemos el inmueble evaluado por el agente ponemos en contacto a nuestros trabajadores para llegar a un pacto de rentas, es decir, sí trabajamos dentro de la sociedad. Después de llegar a un acuerdo con el propietario en ese pacto de rentas le ofrecemos todos los servicios de la sociedad, léase: seguro multirriesgo (seguro de impago de dieciocho meses pero sin esperar a sentencia, porque nosotros pagamos al primer mes, cosa que no hace nadie en este país); seguro de desocupación de tres meses para que mientras el piso esté desocupado el propietario siga cobrando. Además, el propietario cobra siempre, incluso tiene asistencia letrada en caso de litigio. Cuando el propietario nos entrega un piso y, si lo quiere mantener cinco años, al cabo de ellos habrá recibido la renta equivalente a esos cinco años sin preocuparse y devolviéndole el inmueble con las mismas características con las que nos lo entregó. Eso no lo hace ninguna de las sociedades que usted ha mencionado, ninguna. Por tanto, si se justifica en algo la intervención pública en este mercado es la Sociedad Pública de Alquiler, porque para hacer mera intermediación basta un API. ¿Para qué tiene que haber agencias municipales y autonómicas? No. Nosotros gestionamos integralmente el alquiler, garantizamos la calidad al inquilino, y el propietario, cuando termina ese contrato, tiene el piso en perfectas condiciones, lo que, repito, no garantiza nadie en este mercado.

Voy más allá. Recientemente he estado en su tierra, en Canarias, con una serie de alcaldes reunidos con la Delegación del Gobierno. Nos contaban, exactamente igual que en otras comunidades autónomas, que las bolsas de vivienda de sus comunidades tienen una serie de restricciones que les dificultan notablemente el ejercicio de su actividad, por tanto van a firmar con nosotros convenios de colaboración. Un inciso: un alcalde de su partido político vino a la reunión pero no se quiso hacer la foto con nosotros; no sé por qué tuvo ese miedo a que le fotografiasen con personas de la Sociedad Pública de

Alquiler, porque somos una sociedad transparente y además muy beneficiosa para este mercado. Todos los agentes, tanto los profesionales como las compañías de seguros, han empezado a tener un nicho de negocio del que realmente no disponían antes. Hay nuevos productos en el mercado gracias a la Sociedad Pública de Alquiler. Los seguros de impago no existían; ahora existen. Se están generalizando los seguros pero, obviamente, en condiciones muy distintas a las que ofrece la Sociedad Pública de Alquiler. Los precios que ella ofrece en materia de seguros no los da nadie. Ninguna compañía de seguros es capaz, porque nosotros tenemos la garantía del Estado y vamos a ir más allá, porque vamos a gestionar viviendas con grandes operadores de mercado, fondos inmobiliarios y sociedades de arrendamiento que se están acercando a nosotros porque somos los únicos que les garantizamos el alquiler. Las sociedades municipales no les garantizan nada, por tanto, los grandes operadores del mercado de alquiler tienen que tener un mecanismo de garantía de rentas que solo les ofrece la Sociedad Pública de Alquiler. Son suficientes razones no solamente para que no se disuelva esta sociedad, sino para que vaya a crecer en los próximos meses de forma notable; ya lo está haciendo, porque es verdad que había un problema, como he podido comprobar con usted, de desconocimiento, pero cuando la sociedad lo conoce realmente lo aprecia. En las encuestas que hacemos tanto a los propietarios como a los inquilinos, como a los agentes, tenemos un muy elevado grado de satisfacción. A esto le hemos dado una notable publicidad, como es aparecer ya en grandes portales inmobiliarios (Bellavista o grupo Vocento); esto, repito se está notando en el incremento significativo de entrada de viviendas que quieren ser evaluadas para trabajar con nosotros. Todos los portales inmobiliarios en estos momentos quieren trabajar con la Sociedad Pública de Alquiler a raíz de estos convenios firmados. También el Plan de Fomento de Alquiler garantizado nos ha ofrecido hoy mismo su colaboración; las grandes agencias de intermediación inmobiliaria quieren trabajar con nosotros. Acabamos de firmar un convenio con una gran agencia andaluza que tiene 140 oficinas en todo el país. Tenemos más de cuatrocientos agentes que funcionan con nosotros. Si después de todo, usted cree que esto es lo mismo que una agencia municipal con uno, dos o tres funcionarios que hacen meramente intermediación, sinceramente necesita una reconsideración de la petición de disolución de esta sociedad. Esta sociedad es tremendamente necesaria; además le voy a decir una cosa, en el plan de negocio está prevista su disolución. Cuando nace se crea con un principio y un fin, pero después de estos años se verá la apuesta que hace este Gobierno por la política de alquiler. Los ciudadanos están interesados por la sociedad —yo estoy respondiendo a mensajes de muchos de ellos—, por las ayudas del ministerio, por las ayudas al propietario, etcétera. Es un problema de información, y espero que después de esta comparecencia usted tenga las ideas más claras sobre lo que es la Sociedad Pública

de Alquiler, cómo funciona y el valor que tiene para solucionar un problema de fallo de mercado, en este caso del mercado de alquiler.

Termino hablando de las cifras. Los temas del inmovilizado en un mercado de la vivienda que es tan problemático se los puedo mandar por escrito, si no le molesta. Le voy a dar ahora las grandes cifras de la Sociedad Pública de Alquiler para que usted las tenga; si las necesita se las mandaré con mucho gusto. En la Sociedad Pública de alquiler han entrado casi 23.000 viviendas en los años 2006 y 2007. La sociedad empieza a operar en octubre de 2005, ahora cumplimos exactamente dos años. Esas 23.000 viviendas intermediadas significa que han entrado en la sociedad y ha habido algún trámite alrededor de ellas. Han sido rechazadas 4.467; evaluadas 14.928; llaves entregadas 4.668 más 890 que están ahora mismo a disposición. Por tanto hay más de 5.000 viviendas en este momento a disposición del mercado, cumpliendo, como decía el portavoz del Grupo Socialista, con los objetivos del plan de negocio. Por comunidades autónomas no lo tengo, pero sí se lo puedo mandar por provincias. En Canarias, en Las Palmas y Tenerife, tenemos 140, y después de la reunión que tuvimos allí con alcaldes, no de su partido, sino de Coalición Canaria, como el alcalde de Tenerife, y de alcaldes socialistas seguramente se van a incrementar.

Tercera pata que usted ha comentado, convenios; usted se ha referido al de Cataluña. De nuevo es un problema de conocimiento. Nosotros tenemos dos tipos de convenio: con las comunidades autónomas y con los ayuntamientos. Hay un convenio genérico que es el de información, es decir, la comunidad autónoma o el ayuntamiento firma con la sociedad pública un convenio de información y da a conocer los servicios de la Sociedad Pública de Alquiler en su ayuntamiento, en su comunidad autónoma. Es un mero intercambio, una especie de ventanilla de la sociedad pública en ese ayuntamiento o en esa comunidad; ese es el convenio que tenemos con Cataluña y con él no ganamos nada. Ese tipo de convenio a nosotros no nos reporta más que publicidad. Luego tenemos el de gestión. Nosotros pagamos igual a un agente privado, a un ayuntamiento por gestionar su parque público de viviendas, que es otra de las facetas que esas sociedades que usted comenta no hacen. Los parques públicos de los ayuntamientos, que después de las políticas de este Gobierno van a proliferar de forma significativa, tienen que estar gestionados por entes del estilo de la Sociedad Pública de Alquiler, porque las sociedades municipales no tienen capacidad de gestión; no hacen gestión, ni la van a hacer. Por tanto, los ayuntamientos que tienen ya parque público creado o en vías nos entregan para la gestión esos inmuebles y nosotros les retribuimos. Así ha sucedido, por ejemplo, con ayuntamientos como Gijón, Segovia, Benicasim, Calpe, Barcelona, Palencia, León, recientemente Jaén, Sevilla; casi 40 ayuntamientos tienen firmados convenios con nosotros, y muchos de ellos son de gestión. Ellos reciben una retribución de la Sociedad Pública de Alquiler, lo que les permite no gastar de su presupuesto y garantizar una

política social de vivienda a sus ciudadanos. Si eso tampoco le parece suficiente como ejemplo de buen funcionamiento de esta sociedad, seguramente es que usted tampoco cree en la política pública de alquiler. Sepa que hay dos tipos de convenio: el convenio de información y el convenio de gestión. Los convenios de información no son retribuidos pero los convenios de gestión lo son, y los ayuntamientos cada vez más están entrando a gestionar sus parques y nuestros parques públicos de vivienda. Respecto a las cifras del presupuesto son las que son; repito, si necesita cualquier información adicional se la entregaré con mucho gusto.

Una última cuestión muy importante. La Sociedad Pública de Alquiler allá donde actúa rebaja el precio del alquiler; lo rebaja en una media del 8 por ciento, casi el 9 por ciento en 2005, el 10 por ciento en 2006 y casi un 11 por ciento en 2007. Es decir, el ciudadano que alquila con nosotros sale ganando, paga menos; el propietario que alquila con nosotros sale ganando porque tiene la renta garantizada durante cinco años y puede descontar ese dinero en un banco; el agente que trabaja con nosotros sale ganando porque recibe una retribución de casi el 30 por ciento anual de nuestro presupuesto. Todo el mundo sale ganando con la Sociedad Pública de Alquiler, salvo aquellos que quieren su disolución. **(El señor Matos Mascareño pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: No hay turno, señor Matos. No lo hemos tenido en todo el día. Si me hubiera pillado usted esta mañana, lo mismo hubiera accedido, pero después de doce horas y cuarto...

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Señor presidente, hemos accedido, y lo hemos pedido, a una comparecencia conjunta. Podíamos haberla hecho por separado.

El señor **PRESIDENTE**: Por eso el presidente no les ha contado el tiempo en su primera intervención. Entre el señor Mancha y S.S. han intervenido más tiempo del que correspondería si lo hubieran hecho separadamente. Hubieran tenido quince minutos entre los dos y han intervenido casi veinte minutos.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Solo pido 30 segundos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Matos, no lo hemos permitido en todo el día.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Si quiere a los siguientes no se lo permita, que no va a haber nadie, señor presidente. **(Risas.)**

El señor **PRESIDENTE**: Tras doce horas de reunión, levanto la sesión.

**Eran las diez y quince minutos de la noche.**

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**