



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2007

VIII Legislatura

Núm. 969

## FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAVIER TORRES VELA

Sesión núm. 59

celebrada el miércoles, 19 de diciembre de 2007

Página

### ORDEN DEL DÍA:

#### Preguntas:

De la señora Torme Pardo (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso), sobre:

- |   |   |
|---|---|
| — Fecha de la puesta en servicio comercial para uso de los ciudadanos del AVE Madrid-Valladolid (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/133438). (Número de expediente 181/003646.) .....                                     | 3 |
| — Frecuencia y horario previstos en la línea de AVE Madrid-Valladolid, que se pondrá en servicio el próximo 22 de diciembre de 2007 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/133439). (Número de expediente 181/003647.) ..... | 3 |

	Página
— Duración estimada del trayecto en AVE desde Madrid a Valladolid, que se pondrá en servicio el próximo 22 de diciembre de 2007 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/133440). (Número de expediente 181/003648.) . . . . .	3
— Garantías de que antes de la puesta en servicio de la línea de AVE Madrid-Valladolid, se habrán realizado en los túneles de San Pedro los cursos y simulacros de evacuación necesarios y la preparación de jefes de tren y supervisores que ordena la Unión Europea, así como que se habrá homologado todo el material rodante que vaya a pasar por esos túneles (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/133441). (Número de expediente 181/003649.) . . . . .	6
— Garantías de que la puesta en servicio del AVE Madrid-Valladolid se hará en condiciones de óptima garantía para la seguridad de los usuarios (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/133442). (Número de expediente 181/003650.) . . . . .	6
— Cuantía a destinar en concepto de uno por ciento cultural en la provincia de Valladolid, en relación a la inversión prevista para acometer la línea de AVE Madrid-Valladolid (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/134064). (Número de expediente 181/003651.) . . . . .	9
— Importe total de inversión ejecutada en la provincia de Valladolid relativa a la línea de alta velocidad Madrid-Valladolid (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/134065). (Número de expediente 181/003652.) . . . . .	9
<b>Del señor Ayala Sánchez (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso), sobre:</b>	
— Resultados de las pruebas prototipo de los nuevos trenes de alta velocidad adquiridos por RENFE (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/133732). (Número de expediente 181/003654.) . . . . .	11
— Resultados de las pruebas tipo realizadas por los trenes de alta velocidad de reciente adquisición que se pondrán en servicio en las nuevas líneas (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/133731). (Número de expediente 181/003655.) . . . . .	12
— Fecha del inicio de la redacción del proyecto de la conexión ferroviaria de alta velocidad Almería-Granada (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/108258). (Número de expediente 181/003659.) . . . . .	14
— Fecha del inicio de la redacción del proyecto de la conexión ferroviaria de alta velocidad Málaga-Almería (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/108257). (Número de expediente 181/003660.) . . . . .	14
— Fecha del inicio de la redacción del proyecto de la conexión ferroviaria de alta velocidad Murcia-Almería (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/108256). (Número de expediente 181/003661.) . . . . .	14
— Motivo por el que la ministra de Fomento no es partidaria de duplicar la línea ferroviaria de alta velocidad y ancho UIC de la línea Valencia-Castellón-Tarragona (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/108255). (Número de expediente 181/003662.) . . . . .	16
— Fecha prevista para la puesta en servicio de la salida hacia el norte del AVE desde la ciudad de Valencia (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/108253). (Número de expediente 181/003664.) . . . . .	16
— Posición del Gobierno acerca de la defensa en la Unión Europea de la necesidad de priorizar el corredor mediterráneo para transporte ferroviario de mercancías con Europa desde Algeciras hasta Hamburgo (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/108254). (Número de expediente 181/003663.) . . . . .	18
— Número de llamadas recibidas en el centro de atención al usuario del Ministerio de Fomento durante los meses de junio a septiembre, así como de incidencias tramitadas y que finalizarán con expediente sancionador (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/131576). (Número de expediente 181/003656.) . . . . .	20

— Número de incidencias por retrasos y pérdidas de equipajes recibidas por el teléfono de atención al usuario, y por AENA, indicando aeropuerto y compañía (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/130987). (Número de expediente 181/003658.) .....	20
— Número de inspecciones e incidencias realizadas a aeronaves en los aeropuertos españoles (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/130989). (Número de expediente 181/003657.) .....	23
Comparecencia del señor director general de Marina Mercante y presidente de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, Sasemar (Martínez Martínez), para explicar el Plan de salvamento marítimo 2006-2009 y las modificaciones en el organismo actual. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 212/001060.) .....	24
Comparecencia urgente del señor presidente de la Sociedad Pública de Alquiler, S. A. (Inurrieta Burete), para explicar la situación económica y de resultados de gestión de la Sociedad Pública de Alquiler. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/001843.) .....	34

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

**PREGUNTAS:**

**DE LA SEÑORA TORME PARDO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE:**

- **FECHA DE LA PUESTA EN SERVICIO COMERCIAL PARA USO DE LOS CIUDADANOS DEL AVE MADRID-VALLADOLID (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/133438). (Número de expediente 181/003646.)**
- **FRECUENCIA Y HORARIO PREVISTO EN LA LÍNEA DE AVE MADRID-VALLADOLID, QUE SE PONDRÁ EN SERVICIO EL PRÓXIMO 22 DE DICIEMBRE DE 2007 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/133439). (Número de expediente 181/003647.)**
- **DURACIÓN ESTIMADA DEL TRAYECTO EN AVE DESDE MADRID A VALLADOLID, QUE SE PONDRÁ EN SERVICIO EL PRÓXIMO 22 DE DICIEMBRE DE 2007 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚ-**

**MERO DE EXPEDIENTE 184/133440). (Número de expediente 181/003648.)**

El señor **PRESIDENTE:** Vamos a dar comienzo a la sesión de la Comisión. El primer punto del orden del día es el debate agrupado de cinco preguntas formuladas por la diputada del Grupo Parlamentario Popular, señora Torme Pardo. Las cinco preguntas primeras se debatirán agrupadas y posteriormente las dos siguientes. Las cinco primeras versan sobre el AVE Madrid-Valladolid. **(El señor Ayala Sánchez pide la palabra.)**

Señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Señor presidente, para ordenar mejor el debate, me dice la diputada que si sería posible, aunque esa agrupación la hicimos en Mesa y portavoces, tratar las tres primeras y luego la cuarta y la quinta. Es decir, en un grupo la 1, la 2 y la 3, luego la 4 y la 5 y después las otras dos, tal y como habíamos dicho.

El señor **PRESIDENTE:** De acuerdo.

Pasamos a ver las tres primeras preguntas, de la señora Torme Pardo, relativas al AVE Madrid-Valladolid, sobre la puesta en servicio comercial para uso de los ciudadanos, sobre la frecuencia y horario previstos en la misma línea y sobre la duración estimada del trayecto en AVE desde Madrid a Valladolid que se pondrá en servicio. Son las tres preguntas que figuran en primer lugar.

La señora **TORME PARDO:** Señora secretaria general, nos encontramos en la última semana de Pleno,

de actividad parlamentaria, estamos en el final de la legislatura y hoy lo que voy a hacer aquí es formular algunas preguntas que en su día formulé por escrito, que el Gobierno no me contestó en plazo y que por eso se han transformado en preguntas orales. Tendría que decir que esa viene a ser una de las tónicas de esta legislatura: falta de respeto al Parlamento y falta de respeto a las cuestiones y al trabajo de control que estamos haciendo los diputados de la oposición. En estos momentos de fin de legislatura, la verdad es que no puedo hacer un balance que no sea negativo. Es una legislatura que podríamos decir de oportunidades perdidas. Nos hemos dedicado, se ha dedicado el Gobierno, a mirar al pasado y a crear problemas donde no los había. En el caso del ámbito concreto del Ministerio de Fomento, la gestión no ha podido ser más desastrosa, más caótica. No solo hace falta acordarse de todo lo que ha pasado en Barcelona, de los socavones, es que los episodios son muchos y en muchos sitios. Vemos que por primera vez, ayer, una ministra del Gobierno de España ha sido reprobada —ocurría ayer en el Senado—, pero es que también había estado a punto de ser reprobada aquí, en el Congreso. Lo que pasa es que costó unos cuantos miles de millones de euros que pudiera salvarse la ministra; también tuvo el apoyo de unos tráfugas, que asimismo consiguieron que no fuera tumbado el presupuesto de la sección correspondiente al Ministerio de Fomento. Acabamos esta legislatura y la ministra, la responsable del Ministerio de Fomento, no puede estar en una situación peor. Aunque, como les decía, se han dedicado mucho a mirar el pasado, a crear problemas donde no los había y a deshacer mucho de lo que venía del Gobierno anterior, hay que hacer algo de memoria y, afortunadamente, no han deshecho todo lo que venía del Gobierno anterior. Precisamente por eso podemos contar hoy, en unos días, el próximo 22 de marzo, con la inauguración de la línea de AVE Madrid-Valladolid.

Afortunadamente, repito, como le decía, han mantenido alguno de los proyectos del Gobierno del Partido Popular con algunas de las líneas de alta velocidad que se habían contemplado, que se habían programado en ese programa de alta velocidad del Plan de Infraestructuras que iba de los años 2000 a 2007. El plan del Partido Popular, ese plan, diseña una red vertebradora que impulsaba la cohesión y la convergencia de todas las comunidades autónomas con Europa, poniendo fin a planes socialistas que lo que hacían era consagrar una España de dos velocidades ferroviarias, que era incapaz de generar la cohesión territorial y la modernidad que nosotros demandábamos y seguimos reclamando ahora. La línea Madrid-Valladolid fue acometida por el Gobierno del Partido Popular y en solo ocho años de Gobierno, tratándose de un proyecto de esta envergadura, donde solo lo que es la perforación del túnel de Guadarrama supone una auténtica revolución en la ingeniería española, partiendo de cero, en una obra de estas características, ¿qué es lo que se deja? Se dejan 14,5 kilómetros en servicio, 151 kilómetros en ejecución, 37 kilómetros

en proyecto, 7 kilómetros en declaración de impacto ambiental. Es decir, señora secretaria general, el 80 por ciento del trayecto Madrid-Valladolid estaba licitado y en ejecución. Repito, el 80 por ciento. Ustedes no partían de cero, tenían el 80 por ciento.

Lamentablemente para España, en estos años de Gobierno Socialista, se han atrasado muchos tramos de obra, se ha paralizado la mayor parte del resto de la red de alta velocidad que estaba en estudio informativo o que estaba en proyecto. Como digo, como ya estaba ese 80 por ciento de la línea Madrid-Valladolid, ha seguido adelante. Lo que pasa es que no va a venir con las características que estaban pactadas, con las condiciones de pruebas, durante un año, como ha habido en otras líneas de alta velocidad; en la de Madrid-Sevilla, por ejemplo, hubo un año de pruebas, aquí ha sido todo muy precipitado. Había un calendario, claramente electoral, que es lo que ha motivado las actuaciones precipitadas, precisamente también por mala gestión; por haber deshecho algunos de los acuerdos pactados, han visto que el tiempo se les venía encima. Y la verdad es que es lamentable que, cuando uno se encuentra con buenos proyectos, cuando uno se encuentra con un momento de prosperidad, no se aprovechen esas circunstancias para seguir siendo ambicioso y, en este caso, ir dotando de nuevas infraestructuras en las mejores condiciones. Eso es responsabilidad de un Gobierno que es muy mal gestor.

En concreto, en la línea de alta velocidad Madrid-Valladolid —como le decía— es el Plan de Infraestructuras del Gobierno popular el que establece ese corredor del norte y del noroeste de alta velocidad, incluyendo Valladolid y pasando por Segovia. Es precisamente en esa etapa, en el año 2002, cuando se inician los trabajos de la línea Madrid-Valladolid. Ese mismo año, el 6 de septiembre, se suscribe el convenio entre la Junta de Castilla y León, el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Valladolid para financiar las obras de soterramiento; y en enero del año siguiente se firma la escritura pública de constitución de la sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003.

Señorías, yo creo que los grandes proyectos que afectan a los ciudadanos deben ser considerados cuestiones de Estado y deben estar al margen de las cuestiones partidistas. Pero nos hemos encontrado con que el Gobierno del señor Rodríguez Zapatero ha modificado las condiciones de llegada del tren de alta velocidad a Valladolid, fuera de ese convenio al que acabo de hacer referencia. Ha ejecutado las obras para la llegada provisional en superficie, retrasando unos cuantos años el soterramiento; va a tardar, al menos, creemos, otros seis años. Consagra una barrera ferroviaria que ha sido denunciada continuamente por todos los vallisoletanos. Y precisamente, con ese convenio entre todas las administraciones, lo que se quería era poner fin y hacer una solución integrada del ferrocarril en nuestra ciudad. Además, se origina un gasto de más de 70 millones de euros en una obra provisional, que en gran parte va a

haber que eliminar después, cuando consigamos que por fin se produzca ese soterramiento. De manera que es un acontecimiento histórico, algo de lo que estamos muy satisfechos. No en vano compartíamos ese objetivo que se inició, esa gran obra, cuya gestación y gestión se acometió durante el Gobierno popular, y de la que, como ya le decía, el 80 por ciento se dejó, afortunadamente, en marcha.

Es un acontecimiento histórico, repito, pero lo que lamentamos es que no venga en las condiciones pactadas por toda la sociedad vallisoletana. Se inaugura, como digo, ese día 22 y veremos en qué condiciones. Pero en concreto, yo quería saber —porque nos preocupa a los habitantes de Segovia, a los habitantes de Valladolid, a todos los castellanos y leoneses— qué ofertas, en qué condiciones se va a prestar ese nuevo servicio. Y por eso le hacía esas tres primeras preguntas, para saber cómo va a ser la oferta, qué horarios, qué precio, la duración exacta del trayecto, porque usted sabrá que ha habido informaciones contradictorias —el propio presidente del Gobierno dijo en un momento que sería hora y media; se le desmintió y se dijo que no, que se respetarían los cincuenta y cinco minutos que estaban previstos inicialmente—. Estas cuestiones son fundamentales para que un transporte pionero verdaderamente sea competitivo y pueda darnos nuevas oportunidades a la Comunidad de Castilla y León y a todo el noroeste de España.

El señor **PRESIDENTE**: Señora secretaria general, la señora Torme ha consumido su tiempo; por lo tanto, tiene usted un turno para terminar esta cuestión. Tiene la palabra, señora secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Voy a empezar contestando a la señora diputada sobre la exposición de carácter general que ha hecho. Queriendo preguntar cuándo se pone en servicio la línea de alta velocidad, que, como ya sabe, se va a poner en servicio comercial el próximo día 23, ha arrancado desde el pasado —que no sé quién habla de pasado—, con esa exposición tan larga, tan caótica también, tan inexacta por otra parte, a la que no tengo más remedio que contestar. No se va a poner en servicio el 22 de marzo, sino que se va a inaugurar el 22 de diciembre. Usted habla de miles de millones, de miles de millones de euros. ¿Usted sabe lo que son miles de millones de euros, señorita? Miles de millones de euros ha dicho usted; miles de millones de euros es el presupuesto del Gobierno, Miles de millones de euros es la expresión que usted ha utilizado. Todo está lleno de incorrecciones, inconcreciones y falsedades.

No me voy a extender mucho más en esa valoración. Usted ha dicho que estaba el 80 por ciento en ejecución. Los datos de los que yo dispongo dicen que estaba ejecutado, en abril de 2004, el 31 por ciento. De todas maneras, yo creo que ustedes reconocen y saben que va a ser un éxito de este Gobierno la puesta en servicio de

la alta velocidad en Valladolid y no saben cómo desprestigiarla, lo cual me parece que es un error por parte de quien se va a beneficiar más directamente, de una ciudadanía que espera que se ponga este tren en servicio y no sabe cómo desprestigiarla en sus características. Por supuesto, todos los gobiernos han contribuido, desde que se iniciaron estas actuaciones, a la puesta en servicio de esta línea de alta velocidad. Todos sabemos que en una legislatura no se ejecuta una obra de estas características, pero no tienen ustedes que desprestigiar con inconcreciones, con errores y con demagogia —como acaba de expresar S.S., hablando de miles de millones de euros complementarios al presupuesto del Estado—, una obra que es una obra de todos los españoles y de la que desde luego ustedes también debían sentirse orgullosos. Reconoce al menos que estamos hablando de un acontecimiento histórico, al menos reconoce que es una obra que va a beneficiar a la economía y a la sociedad, no solo vallisoletana sino al conjunto de todo el cuadrante norte y noroeste de España, porque se van a extender los beneficios de la alta velocidad a Galicia, Asturias, Cantabria y al País Vasco, como consecuencia de la puesta en servicio de la línea de alta velocidad a Valladolid.

Y voy ya a las cuestiones concretas que usted plantea. Yo tendría más información que darle, pero no me merece la pena, después de las inconcreciones y errores en los que usted ha incurrido. ¿En qué condiciones se van a poner en servicio con respecto a la oferta, horario, precio y duración exacta? Lo tiene S.S. en la página web de Renfe y lo puede ver, pero en cualquier caso la oferta que está prevista es una oferta de trece trenes diarios en ambas direcciones, 13 trenes diarios, repito; el primero sale de Madrid a las 6:45 de la mañana y el último sale de Madrid a las 20:40 horas. Si quiere usted, le puedo dar la relación completa de los trece trenes, de las veintiséis relaciones; trece frecuencias en ambos sentidos, saliendo el primer tren a las 6:45 de Madrid y saliendo el último de Madrid a las 20:40. En el caso de la relación Valladolid-Madrid, el primer tren sale a las 6:50 de la mañana y el último a las 22:10. Toda esa información, repito, la tiene usted en la página web de Renfe-Operadora. Con respecto a la duración exacta, depende del surco, depende de que tenga o no tenga parada en Segovia, depende de que sean composiciones que continúen su viaje al norte de Valladolid y que por lo tanto sea material de rozaduras desplazables. Se ponen en servicio dos trenes, uno de alta velocidad en ancho UIC, que son el 103 y el 130, de rodadura desplazable, para seguir su viaje continuando por la vía convencional en ancho Renfe. Por tanto, los tiempos de viaje están condicionados por las características del material, por las paradas que se hagan y, finalmente, por los surcos que ADIF concede a la operadora, pero puedo decirle que el mejor tiempo de viaje —está también en la página web y en los billetes que ya se están vendiendo— es de 56 minutos en el trayecto.

- **GARANTÍAS DE QUE, ANTES DE LA PUESTA EN SERVICIO DE LA LÍNEA DE AVE MADRID-VALLADOLID, SE HABRÁN REALIZADO EN LOS TÚNELES DE SAN PEDRO LOS CURSOS Y SIMULACROS DE EVACUACIÓN NECESARIOS Y LA PREPARACIÓN DE JEFES DE TREN Y SUPERVISORES QUE ORDENA LA UNIÓN EUROPEA, ASÍ COMO QUE SE HABRÁ HOMOLOGADO TODO EL MATERIAL RODANTE QUE VAYA A PASAR POR ESOS TÚNELES (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/133441).** (Número de expediente 181/003649.)
- **GARANTÍAS DE QUE LA PUESTA EN SERVICIO DEL AVE MADRID-VALLADOLID SE HARÁ EN CONDICIONES DE ÓPTIMA GARANTÍA PARA LA SEGURIDAD DE LOS USUARIOS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/133442).** (Número de expediente 181/003650.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de las preguntas que figuran en el orden del día con los números 4 y 5, relativas a la puesta también en servicio de la línea de AVE Madrid-Valladolid, si se habrán realizado en los túneles de San Pedro los cursos y simulacros de evacuación necesarios y la preparación de los jefes de tren y supervisores que ordena la Unión Europea y si se hará en condiciones de óptima garantía para la seguridad de los usuarios.

Señora Torme, tiene S.S. la palabra para formular la pregunta.

La señora **TORME PARDO**: Antes de centrarme en el contenido concreto de estas dos preguntas, le diré que en mi exposición anterior no ha habido ni falsedades ni datos...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Torme, sabe que no podemos volver atrás. El debate anterior ha finalizado.

La señora **TORME PARDO**: Sí, pero supongo que podré administrar mi tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Según el Reglamento, ese debate ha terminado, ahora estamos en otro. Si no, no acabaríamos nunca.

La señora **TORME PARDO**: Seguiré con las preguntas. En todo caso quiero insistir en que, cuando yo hablo de que el 80 por ciento del proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Valladolid se dejó en marcha con el Gobierno del Partido Popular, es así y me gustaría, señora secretaria, que me dijera si no se dejaron 14 kiló-

metros y medio en servicio, 151 kilómetros en ejecución, 37 kilómetros en proyecto y 7 kilómetros en declaración de impacto ambiental. Cuando hablamos de proyectos de estas envergaduras, lo importante es la redacción de proyectos y sobre todo la licitación, que supone el compromiso del presupuesto. Eso es lo que supone el compromiso político y económico con un determinado proyecto y es lo que verdaderamente es costoso. Ese 80 por ciento lo dejó el Partido Popular y de ello nos sentimos muy orgullosos. Y yo, como valli-soletana, estoy encantada y pensando que es un acontecimiento histórico que llegue el tren de alta velocidad; ya he comprado mi primer billete para venir a una reunión a Madrid, porque me parece que es una infraestructura que tenemos que utilizar. Afortunadamente, fue un Gobierno del Partido Popular el que apostó por ella, porque los planes anteriores socialistas no apostaban por una alta velocidad en el ancho internacional, que es la tecnología directamente vinculada a la alta velocidad. Apostaban por las líneas convencionales. Luego hubo modificaciones posteriores, pero solo era en la línea que iba hasta Valladolid, no en los tramos que seguían hacia el norte. Eso quedó claro en el plan del Partido Popular al que he hecho referencia antes.

Vamos a hablar de seguridad. Yo le tengo que decir que, como futura usuaria, como representante de los ciudadanos de Valladolid, no estamos conformes con la oferta que se nos está dando. Se está dando una oferta muy limitada en frecuencia de los trayectos, en horarios y también en precios. Otra pregunta que yo hacía era también sobre precios, pero creo que ha caducado esta semana, no aparece hoy en el orden del día. Sin embargo, no me ha contestado el Gobierno, como tampoco lo ha hecho a otras cuantas preguntas relativas también al soterramiento y a todas las infraestructuras que ustedes han hecho con ese carácter provisional. Yo he hablado de muchos millones desperdiciados y es verdad, porque ascienden prácticamente a 70 millones de euros las obras provisionales que se hacen para que el tren llegue en superficie y no de forma soterrada, que era como estaba pactado entre todas las administraciones. Cuando le sigo hablando de muchos millones de euros, me estoy refiriendo a los bailes que ha habido en los presupuestos, en sus acuerdos con los socios nacionalistas y en los acuerdos de última hora, para evitar que el presupuesto de Fomento cayera, o que la ministra de Fomento, en otra sesión posterior, fuera reprobada en el Congreso, como lo fue ayer en el Senado.

Usted ha hablado de trece circulaciones, pero es que esa línea en condiciones normales puede ofrecer hasta veintidós circulaciones por sentido. Además, de esas trece circulaciones, solo cinco se puede considerar que sean realmente de alta velocidad, que sean prestadas con ese Talgo 102, al que se conoce como Pato. Eso es auténticamente alta velocidad, los fines de semana se reducen y en el resto de líneas no son de ese tren, que puede circular a esas altas velocidades. Como le digo, la oferta es limitada. Además, en algunos casos se nos quiere

trasladar que ese tren que va a circular por esta vía, el tren Alvia, es un AVE, cuando no es un tren de alta velocidad. Sin embargo, el precio es el mismo que si fuera de alta velocidad, con lo cual se está dando un servicio a los ciudadanos con un precio muy superior a la calidad que se les está ofreciendo. Una infraestructura tan ambiciosa como esta no va a ser realmente competitiva si no se dan unas buenas condiciones, tanto en los horarios como en los precios. Desde luego, los precios son mucho más altos que en trayectos similares, los que pueda haber de Madrid a Toledo o Madrid a Ciudad Real. No tenemos de momento —yo ya le pido que hagan el esfuerzo por ofrecer esto a todos los usuarios— ningún tipo de oferta multiviajes, como sí existen en trayectos similares; no hay tarjeta plus, ni tarjeta global del mes, ni un abono mensual para estudiantes, como sí existe en el tramo Ciudad Real-Puertollano; tampoco tenemos el abono 10, que existe en el caso de Madrid-Toledo. Si comparamos los precios, hay que destacar que el coste de billete es casi el 50 por ciento más de lo que vale un billete convencional. Resulta mucho más caro que en otros trayectos de AVE similares al Madrid-Valladolid. Hay un Madrid-Toledo, 8,60 euros; Sevilla-Córdoba, 23,60 euros; Madrid-Ciudad Real, 29,20 euros; mientras que Madrid-Valladolid asciende a 31,50 euros, lo que está bastante más cercano a la tarifa de un trayecto el doble de largo que Madrid-Valladolid, como es Madrid-Zaragoza, que cuesta 42,40 euros, frente, como digo, a los 31,50 de Valladolid. Creo que no es una oferta de precios adecuada para quienes queremos ser usuarios de este tren de alta velocidad. En cuanto al Madrid-Segovia, el precio es 20,60 euros, lo que incrementa a los usuarios cuatro veces más el coste de un billete convencional, que ahora está en algo más de 5 euros. Las frecuencias, el tipo de ferrocarril, el tipo de máquina que se va a emplear en estas vías, la oferta de los precios, que no haya esos abonos que den unos precios especiales, son cuestiones que también nos preocupan, porque queremos que esta infraestructura, que la línea nueva de alta velocidad Madrid-Valladolid, funcione pero en unas determinadas condiciones.

Ya sabe usted que se ha hablado mucho de seguridad. Durante estos últimos días hemos visto en prensa cómo ha habido un accidente en el túnel de Guadarrama; cómo fue la primera prueba en un tren que no era de alta velocidad; cómo se llenaban los vagones de polvo al pasar el túnel de Guadarrama; cómo ha salido en prensa también que no se había acabado la electrificación, aunque ADIF anunciaba que ya estaba finalizada, había todavía 12 ó 14 kilómetros pendientes de acabarse. Se han denunciado por parte de sindicatos que no estaba habiendo unos cursos de formación en el tiempo adecuado, que eran cursos acelerados, muy intensivos y que no se estaban haciendo todas las pruebas, tanto de todo el material nuevo que se iba a poner en marcha como para tener plena capacitación por parte de todos los responsables de esa nueva infraestructura, profesionales que son magníficos y en los que confiamos plenamente.

No nos parece que, por cumplir un calendario electoral y por retrasos que solo se pueden imputar a la mala gestión del Gobierno, tenga que someterse a este personal a cursos intensivos o al estrés de tener que estar preparados para una infraestructura de estas características.

Repito que se ha hablado mucho en general de la seguridad de esta nueva infraestructura y es que nos encontramos con una línea en la que la alimentación de la catenaria, en la salida de Madrid, se produce de una forma provisional. No sabemos, porque nadie nos lo ha explicado, qué va a pasar con los dos túneles de San Pedro en Colmenar Viejo, si están los dos operativos o si solo está uno de ellos. Esto ha salido en prensa y todavía no tenemos ninguna certeza al respecto y es una cuestión que afecta claramente a la seguridad del trayecto y también a sus condiciones, porque, si solo hay un único túnel, desde luego va a haber retrasos en las vías y en los trayectos. Cuando solo hay un túnel operativo, eso condiciona cómo se va a prestar ese servicio. No sabemos si los túneles de Guadarrama están homologados o están pendientes de homologación. Lo que sí sabemos es que desde Valdehíta hasta Valladolid, es decir, desde el punto kilométrico 156,700 al 180,233, solo hay una vía de ancho internacional; lo que sí sabemos es que en 3.862 metros hay una sola vía de ancho ibérico en la zona de El Pinar de Antequera; lo que sí sabemos es que hay un paso a nivel para vehículos y peatones en El Pinar de Antequera, una situación insólita dentro del mundo de la alta velocidad ferroviaria. No sé si se puede hablar de alta velocidad ferroviaria cuando hay no solo este paso a nivel en El Pinar de Antequera, sino otro en La Esperanza; actualmente está cortado y se está haciendo una pasarela, pero hay dos pasos a nivel. En cualquier línea ferroviaria no puede haber ninguno y está prohibido por la ley que en una línea de alta velocidad haya dos.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Torme, tiene que terminar. Ha excedido con mucho el tiempo de la pregunta.

La señora **TORME PARDO**: Señor presidente, concluyo inmediatamente.

El señor **PRESIDENTE**: Estoy siendo generoso, porque ha agrupado S.S. preguntas, pero tiene que terminar.

La señora **TORME PARDO**: También yo he sido generosa acumulándolas para que fuera mucho más ágil la gestión.

El señor **PRESIDENTE**: Concluya, señorita.

La señora **TORME PARDO**: Agradezco su generosidad y concluyo inmediatamente.

Señor presidente, sabemos también que se está construyendo una pasarela, como le decía, peatonal en el paso a nivel de La Esperanza a toda velocidad para que puedan pasar los peatones. ¿Estas incidencias en el trazado pueden suponer pérdida de seguridad? Obviamente, yo no creo que haya ningún maquinista de Renfe que comprometa la seguridad de los viajeros y del tren que conduce. Ya se lo decía, tenemos magníficos profesionales, pero ¿cómo se compaginan las incidencias del trazado con la seguridad de circulación en todos estos tramos en los que hay solo una vía, los dos pasos a nivel y otros problemas que han salido publicados? Tengo aquí muchísimas portadas de prensa que verdaderamente nos producen ciertas inquietudes y si usted nos las pudiera despejar, estaríamos encantados. Cuando hay una disminución de las prestaciones, es decir, una evidente rebaja de la velocidad en los tramos conflictivos que perviven ahora mismo en esta vía, lo que implica es además un incremento del tiempo en el viaje de Madrid a Valladolid, y aunque usted me hablaba de 55 minutos, es cierto que, cuando uno saca billetes del tren de alta velocidad, aparece que la duración son 70 ó 75 minutos, no los anunciados. Si usted pudiera despejar todas estas dudas que afectan a la seguridad de los usuarios, yo se lo agradecería.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Yo comprendo, señora diputada, que usted hace un discurso de cara a la galería, de cara a su público, pero me preocupa su desconocimiento y su irresponsabilidad, puesto que usted hace un discurso de cara al ciudadano, me preocupa su desconocimiento y su irresponsabilidad en lo que dice. Aunque ha mezclado tantas cosas, yo, presidente, trataré de contestarle.

Ha empezado hablando de los precios. Los precios, que yo sepa, no estaban en ninguna de las preguntas que ha planteado, en ninguna, pero los he traído. Renfe ha puesto en servicio distintos servicios nuevos. Hay una tarifa general, una tarifa de ida y vuelta, una tarifa que se denomina estrella y otra web, que introducen unas mejoras sustanciales en los precios finales que paga el usuario. No se puede comparar la tarifa web —que es la más barata— de un recorrido con la tarifa más cara de otro. Señoría, el Madrid-Valladolid, en todas las tarifas, es el trayecto más barato de todas las relaciones de alta velocidad, de todas. Son 31,5 en la general y 12,5 en la más barata, en la llamada por Renfe web. Tengo aquí todas las relaciones y la primera es la de Madrid-Valladolid. Usted ha hecho referencia a Madrid-Zaragoza, la tarifa general es 42,7; la tarifa web, 16,95. Por tanto, no puede comparar la tarifa general en la relación de Valladolid con las tarifas más baratas en otras relaciones. Compáreme siempre la misma tarifa. Le puedo decir —la tengo delante, la traía por casualidad— que la rela-

ción Madrid-Valladolid es la más barata de todas las relaciones, 31,5. Me ha citado usted Madrid-Córdoba, 54,6; no me ha citado Madrid-Sevilla, 72,2; no me ha citado Madrid-Granada, 59,8, etcétera. La relación más barata de alta velocidad es Madrid-Valladolid: 31,5, señoría. Si vamos a la misma columna de la tarifa más barata, que se denomina por parte de Renfe web, el trayecto es 12,5 euros, señoría. Es la tarifa más barata de todas las tarifas de alta velocidad, de las que están en servicio y de las que se van a poner en servicio.

A partir de ahí, por cortesía parlamentaria voy a seguir hablando de las cuestiones que la señora diputada ha planteado y que son objeto además de sus preguntas. Puedo garantizarle —y podría extenderme largamente en este asunto— que la puesta en servicio se hará con todas las condiciones de seguridad, con el cumplimiento de todas las formativas con respecto a la homologación del material y a la formación y habilitación del personal. Se ha hecho y se está haciendo. Usted ha olvidado el origen de su pregunta inicialmente, pero todas las puestas en servicio —no juguemos con la seguridad, señoría, porque nosotros desde luego no estamos dispuestos a entrar en ese debate con ustedes— se hacen con todas las condiciones de seguridad. Hay unos protocolos específicos de homologación por la vía, por la catenaria, por las subestaciones, por las estaciones, por la electrificación, por los sistemas de control y hay un conjunto de revisiones de carácter técnico de todo el sistema ferroviario que empieza en la infraestructura y termina en las pruebas de simulacro que se han ido haciendo en ambos túneles para su puesta en servicio.

Usted ha hablado de forma un poco ligera y haciendo siempre referencia a la prensa. Naturalmente que ha habido un momento en que no estaba terminada de montar la catenaria; naturalmente que ha habido un momento en que no estaba electrificada la línea; naturalmente que ha habido un momento en que no estaban quitados los pasos a nivel; naturalmente —los túneles homologados es una expresión nueva— que ha habido un momento en que no estaban los dos túneles operativos, aunque le diré que sí van a estar los dos túneles operativos, tanto el de San Pedro como el de Guadarrama; naturalmente que en el proceso de construcción de una línea de alta velocidad, o de una carretera, o de la puesta en servicio de un hospital, aunque no sea mi área de competencia, hay momentos en que todas las cosas no están terminadas, pero yo le garantizo a S.S. que la puesta en servicio se va a hacer cumpliendo todos los protocolos de seguridad establecidos en la normativa nacional y en la normativa europea. Nosotros pedimos los certificados a las empresas correspondientes y a su vez ADIF los remite finalmente. Hay un proceso, hay un protocolo desde el fabricante hasta el Ministerio de Fomento, que es el que finalmente autoriza la puesta en servicio de la línea. En el caso de la formación del personal, están hechos los cursos de formación, de habilitación en este caso, del personal, tanto de conducción como del personal auxiliar. También han participado en

los simulacros para la evacuación que se pudiera producir en los túneles. Le puedo garantizar de forma radical y rotunda que, en la infraestructura, en el material móvil, en el personal y en la supervisión de los túneles, se está actuando de forma cuidadosa, porque, señorita, para nosotros la seguridad es nuestra primera prioridad.

- **CUANTÍA A DESTINAR EN CONCEPTO DE UNO POR CIENTO CULTURAL EN LA PROVINCIA DE VALLADOLID, EN RELACIÓN CON LA INVERSIÓN PREVISTA PARA ACOMETER LA LÍNEA DE AVE MADRID-VALLADOLID (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/134064). (Número de expediente 181/003651.)**
- **IMPORTE TOTAL DE INVERSIÓN EJECUTADA EN LA PROVINCIA DE VALLADOLID RELATIVA A LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-VALLADOLID (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/134065). (Número de expediente 181/003652.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos, finalmente, a las preguntas 6 y 7, relativas a la cuantía que se destina en concepto del uno por ciento cultural en la provincia de Valladolid en relación a la inversión prevista para acometer el AVE Madrid-Valladolid y a la inversión ejecutada en la provincia de Valladolid relativa a la línea de alta velocidad Madrid-Valladolid.

Señora Torme, tiene S.S. la palabra para formular la pregunta.

La señora **TORME PARDO**: Como usted ha anunciado, las dos preguntas que quedan son estas dos, relativa una a la inversión total ejecutada en la provincia de Valladolid en esta línea de alta velocidad Madrid-Valladolid y, ligada a esta, la pregunta anterior, que es la cuantía que se va a destinar o que se ha destinado en concepto de uno por ciento cultural en la provincia de Valladolid. Se trata de un proyecto que conlleva una inversión presupuestaria muy elevada y por eso me preocupa si ese uno por ciento cultural se va a destinar y se está destinando, si ya hay proyectos que se hayan aprobado para desarrollarlos en la provincia de Valladolid, que es donde se ejecuta gran parte de esa inversión. Como usted conoce, la orden del Ministerio de Cultura que regula precisamente el uno por ciento cultural, en la que se regulan los distintos criterios de coordinación de la gestión del uno por ciento cultural, en uno de sus artículos señala, como criterios de priorización a la hora de financiar determinados proyectos, que la inversión se realice preferentemente en el entorno de la obra pública. Por eso, como estamos hablando de esta obra de tal

magnitud, de esta obra pública, como es la línea de alta velocidad Madrid-Valladolid, con una inversión muy elevada, quiero que me diga cuánto representa el total de ejecución, cuánto representa el uno por ciento cultural, y también qué proyectos se van a financiar con este porcentaje.

Ya querría aprovechar también su comparecencia y su amabilidad porque quedan unas cuantas preguntas que no me han contestado ustedes y que no figuran hoy en el orden del día, aunque a algunas sí ha hecho referencia. Cuando le he planteado la cuestión de los precios, lo he hecho porque en Valladolid está habiendo un gran debate y están todos los sindicatos —Comisiones Obreras, UGT—, las asociaciones de vecinos de Valladolid, la Cámara de Comercio y asociaciones de empresarios preocupados precisamente por la oferta de tarifas. Y le he hablado a usted de algunos precios —me alegro de que usted tenga esa tabla aquí y además le pediría que me la facilitara para que pudiera estudiarla con calma— y de una cuestión muy concreta que se refiere a todas las ofertas que están funcionando en otras líneas de alta velocidad. Puesto que el día 23 se pone en marcha el servicio comercial, lo que queremos es que este servicio esté en plenas condiciones y ofrezca a los ciudadanos lo mejor, también esos bonos y tarifas especiales que hacen que el billete sea mucho más competitivo y económico, porque, si no, al final, se convierte en un transporte de lujo al que no se puede acceder con facilidad por parte de todos los ciudadanos. Por eso le hago esta pregunta. Además, como ya está en ciernes la inauguración de esta línea de alta velocidad el próximo sábado, ha salido en la prensa —y aquí hay otro diputado por Valladolid— que se ha invitado al alcalde de Valladolid solo al andén, aunque me llegan informaciones de que pueden ser otras cosas distintas. En este sentido, quiero recordar que se trata de un acontecimiento histórico y que, como tal, lo vivimos los parlamentarios del Partido Popular, del Partido Socialista y de distintos grupos, que todos fuimos invitados el día que se puso la primera traviesa de esta gran infraestructura y también cuando se inició la perforación del túnel de Guadarrama que, como le decía antes, fue la gran decisión del Gobierno del Partido Popular, una obra revolucionaria en la ingeniería española o europea. Pues bien, ahí, sin ningún carácter partidista o sectario, se invitó a todos los parlamentarios nacionales que apoyábamos un gran proyecto como es este. En este caso a los parlamentarios del Grupo Popular, no sé si también a los del Grupo Socialista, se nos ha invitado también a que podamos asistir a la llegada del AVE de la ministra reprobada, acompañada por el presidente Zapatero y, parece ser, por el presidente de la Junta. En este caso tendríamos que dar las gracias a la ministra por la amabilidad que ha tenido, ya que nos deja que estemos en el andén y no nos condena, como hacía a la presidenta Esperanza Aguirre, a estar colgados de la catenaria o a estar en la vía. Es un avance en el talante. No nos hace estar en la vía o en la catenaria y podemos estar en el andén. Me parece que se hace un

uso partidista de una obra que, como le decía antes, se trata de un gran proyecto que debería ser compartido por todos los grupos parlamentarios y políticos. Es una infraestructura que es una auténtica política de Estado, donde no hay que hacer ni calendarios inaugurales de carácter preelectoral, ni tampoco inauguraciones partidistas donde se invita a unos sí y a otros no; esto lo que demuestra son los distintos talentos de los distintos gobiernos. Me gustaría que me dijera, porque es una cosa muy importante que nos preocupa mucho a los vallisoletanos, cuántos años va a tardar el soterramiento. Estaba pactado que el tren llegara integrado y soterrado a Valladolid. Pero, por decisiones unilaterales del Gobierno Zapatero, no llega soterrado, llega en superficie. Yo le he dicho antes que eso supone desperdiciar casi 70 millones de euros, que son los que se destinan a las inversiones necesarias para que el tren de alta velocidad llegue en superficie y no soterrado, como estaba pactado en esa sociedad que se constituyó para la integración. Dígame usted si no es cierto que se van a despilfarrar esos casi 70 millones de euros y también, que es lo que más nos preocupa a los vallisoletanos, cuándo va a desaparecer esa auténtica cicatriz, esa barrera que divide nuestra ciudad, cuando lo que todos queríamos y estaba pactado era una integración a través del soterramiento de las vías del tren.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a estas cuestiones tiene la palabra la señora Secretaria General.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Comprendo que, como estamos al final de la legislatura, estamos en el examen general de la carrera, ya que del uno por ciento cultural a las cuestiones de protocolo hay un camino a recorrer. Por tanto, trataré de contestar a S.S. en la medida de mis capacidades.

Por una parte, inversión total de la línea en Valladolid: 390 millones de un total de 4.205. Inversión del uno por ciento cultural en el conjunto de Castilla y León: 20 actuaciones, 12.608.000 euros. Los tres proyectos que se han presentado que corresponden expresamente a la provincia de Valladolid no han cumplido los requisitos que exige la norma. Tengo un informe al respecto de los responsables del uno por ciento cultural, hay una normativa de cultura y hay una Comisión Interministerial de Cultura y Fomento donde se analizan las peticiones que se presentan. Se contemplan una serie de requisitos, por ejemplo que los inmuebles que se presentan a la rehabilitación a cuenta del uno por ciento tienen que ser BIC, y también que se traten de utilizar los recursos que se destinan al uno por ciento cultural al entorno de las actuaciones. En esta legislatura solamente se han presentado a actuaciones del uno por ciento cultural en la provincia de Valladolid tres actuaciones y, repito, ninguna cumplía los requisitos básicos exigidos por la orden. Estaríamos deseosos de poder invertir en Valladolid en aquellas otras actuaciones que le he nom-

brado en la comunidad autónoma que cumplan los requisitos, lo mismo que se ha invertido en Segovia, Burgos, León o en otras provincias de la comunidad autónoma. Ha habido una inversión del uno por ciento cultural, en torno a un millón de euros, en actuaciones complementarias que ha hecho directamente ADIF, pero ninguno de los tres proyectos que se han presentado en Valladolid cumplía los requisitos que son exigidos por la orden.

Por lo que se refiere al tema de los precios y de la oferta, vuelve a comparar servicios no equiparables. No me compare los servicios de los trenes lanzadera, que tienen otras características técnicas y de servicio, con los servicios del 103. **(La señora Torme Pardo: No lo he comparado.)** Cuando usted habla del Madrid-Toledo está hablando de un servicio lanzadera que tiene unas características técnicas y prestaciones en el servicio que no son las del 103. Por tanto, no puede comparar unas prestaciones que se dan con un material distinto a otras prestaciones que se dan con otro material. **(La señora Torme Pardo: No lo comparo.)** Sí, usted ha comparado los servicios lanzadera con los servicios de alta velocidad. **(La señora Torme Pardo: Le he hablado de bonos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señora Torme, por favor, no interrumpa.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): El precio que tiene ese servicio es de 12,5 euros el billete. Con respecto a la oferta, todos los servicios, relaciones, prestaciones y precios desde Galicia a Almería, desde Huelva a Girona que presta Renfe se encuentran en la página web de Renfe-Operadora. Por tanto, no puede haber más transparencia; es una empresa comercial que naturalmente tiene interés en vender y también en la página web. Con relación a la oferta y demanda que usted dice que no es suficiente, le quiero decir que Renfe ha hecho un análisis de la demanda que se puede producir en ese corredor y de los servicios que debe de prestar. Por supuesto que la línea tiene capacidad para meter más servicio, y Renfe, en el momento que así lo requiera la demanda, hará la oferta de los servicios, ya que es una empresa que tiene unos criterios comerciales en su funcionamiento y que se está preparando para competir con empresas privadas que pudieran hacer esos servicios. Por tanto, cuando Renfe ha puesto estos servicios es porque durante un tiempo ha estado haciendo análisis de demanda en los corredores que va a servir y en los tiempos que está ofreciendo. Los servicios que pone cumplen ampliamente la demanda existente y a partir de un determinado nivel de ocupación Renfe, por el propio interés comercial y de servicio público que tiene, ampliará la oferta si así lo demanda el mercado de las relaciones entre Segovia-Valladolid y el resto del cuadrante norte y noroeste al que se da servicio, mejorán-

dose las relaciones a partir de la puesta en servicio del AVE hasta Valladolid.

Me permitirá que no entre en temas de protocolo. Tengo capacidad para contestar a buena parte de las preguntas que usted me ha hecho, pero me permitirá que no entre en cuestiones de protocolo. Usted tampoco debería entrar, porque dice que la ministra va a ir acompañada del presidente del Gobierno. Probablemente será al revés, ¿no? Usted misma está poniendo a la ministra de Fomento en el puesto que usted le da, que es la que lleva la línea de velocidad a Valladolid, de tal forma que le da el honor de hacerse acompañar por el presidente del Gobierno. Por tanto, no hablemos de cuestiones de protocolo, que a mi no me competen y, desde luego, sepa usted quién acompaña a quién cuando se pone en servicio una línea de alta velocidad a una ciudad española. También ha insistido en temas que creo que son, permítame que le diga, lugares comunes, sobre las cicatrices que crea el ferrocarril en las ciudades, como si dijéramos que los ríos son cicatrices en ellas. Las ciudades se extienden a ambos lados de los ríos y no son cicatrices, son elementos físicos o funcionales de una ciudad. También sigue comparandol si hay despilfarro. Señorita, no entraré en todos los esfuerzos que ha habido que hacer en esta legislatura para llegar a acuerdos institucionales que quedaron abiertos o mal cerrados en la anterior. No entraré en ese tema, pero el AVE llega a Valladolid, se va a soterrar la línea en los términos que se está haciendo la variante exterior y se van a dar todos los pasos. Nos parece que es económica y socialmente más rentable poner en servicio la línea ahora que esperar a que se haga una operación que es fundamentalmente de remodelación urbanística pero que no afecta a la operación ferroviaria. Vamos a distinguir qué es una operación urbanística de una ferroviaria.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señora secretaria general, vaya terminando.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Termina, señor presidente.

Si posponemos la llegada de la alta velocidad a Valladolid hasta que se resuelva una operación urbanística, estaríamos haciendo un flaco servicio y creando deseconomías a Valladolid, a Segovia y a los vallisoletanos. Por tanto, todos los dineros que se invierten son para mejorar las conexiones y las relaciones comerciales y sociales de Valladolid, Segovia y el resto del norte de España con Madrid.

El señor **PRESIDENTE**: Le quedan treinta segundos, señora Torme. La señora secretaria general ha consumido su tiempo.

La señora **TORME PARDO**: Quisiera que la señora secretaria general pudiera precisar cuáles son esos tres

proyectos que se han presentado y qué requisitos son los que no cumplían. Cuando planteo algunas otras cuestiones que no están estrictamente en el orden del día, aunque se puede entender que todas ellas están conectadas con estas cuestiones, es porque no hemos podido hacerlo con la ministra de Fomento, y el portavoz de la Comisión lo sabe muy bien. Tenemos pedidas un montón de comparencias desde hace meses. En relación con las líneas de alta velocidad Madrid-Barcelona, Córdoba-Málaga, Madrid-Valladolid, las hemos pedido en unas cuantas ocasiones. Esa falta de respeto al Parlamento a la que yo aludía al inicio de esta sesión se está dando continuamente, por lo que le preguntamos a usted que ha venido hoy aquí y es la única autoridad, la única responsable del ministerio que está y a la que se le pueden dirigir preguntas que están formuladas desde hace mucho tiempo y a las que no hemos recibido ninguna contestación.

El señor **PRESIDENTE**: Las contestaciones se las manda por escrito, porque no queda tiempo. Comprendo la indefensión, pero las preguntas son tasadas. Ha habido la buena voluntad por las partes de agrupar las preguntas, pero...

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, a este portavoz no le importa que usted se salte el protocolo y que le conceda la palabra a la señora secretaria general.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene treinta segundos para contestar la pregunta, señora secretaria general, y se queden satisfechos los señores diputados con su información. Estamos en Navidad.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Gracias, señor presidente, por su magnanimidad.

Dos cuestiones. Las preguntas relativas al uno por ciento cultural han sido ya enviadas por el Ministerio de Fomento. En cualquier caso, le puedo decir que los tres proyectos son: recuperación del teatro Zorrilla en Valladolid, rehabilitación del entorno a la capilla de Los Dolores de la iglesia de San Juan y la rehabilitación del palacio del Mayorazgo de los Quintanilla para museo y centro cultural, en Medina del Campo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora secretaria general, por su capacidad de síntesis.

— **RESULTADOS DE LAS PRUEBAS PROTOTIPO DE LOS NUEVOS TRENES DE ALTA VELOCIDAD ADQUIRIDOS POR RENFE (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/133732). (Número de expediente 181/003654.)**

— **RESULTADOS DE LAS PRUEBAS TIPO REALIZADAS POR LOS TRENES DE ALTA VELOCIDAD DE RECIENTE ADQUISICIÓN QUE SE PONDRÁN EN SERVICIO EN LAS NUEVAS LÍNEAS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/133731). (Número de expediente 181/003655.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a las preguntas del Sr. Ayala. En primer lugar, las preguntas que figuran en el orden del día con los números 8 y 9, relativas a los resultados de las pruebas prototipo de los nuevos trenes de alta velocidad adquiridos por Renfe y resultado de las pruebas tipo realizadas por los trenes de alta velocidad de reciente adquisición.

Señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Bienvenida a esta Comisión, señora secretaria general. Una vez más tiene usted que venir a responder y a contestar por la falta de cumplimiento de los requisitos reglamentarios de este Congreso por parte del Ministerio de Fomento. Simplemente voy a hacer un comentario inicial para esperar su respuesta. Señora secretaria general, tiene gracia, tras sus manifestaciones esta mañana aquí, que tenga justificación y explicación la puesta en servicio en condiciones absolutamente deficitarias del AVE a Valladolid, que usted ha reconocido esta mañana, por una supuesta bondad o ventaja para los ciudadanos. Le tengo que recordar simplemente que la puesta en servicio del AVE a Valladolid es en unas condiciones bastante más precarias y menos presentables que la criticada puesta en servicio del AVE a Lleida. Lo dejo ahí simplemente para ver las distintas varas de medir que tenemos en cada una de las ocasiones.

Paso a reiterarles las preguntas a las que estamos haciendo referencia. En concreto, que nos señale, si es tan amable, los resultados de las pruebas tipo que se han realizado por los trenes de alta velocidad que se van a incorporar a las nuevas puestas en servicio de los trenes de Valladolid y de Málaga, con indicación de las fechas, del personal que ha hecho dichas pruebas y si se han hecho en las líneas correspondientes a las puestas en servicio.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): En relación a su pregunta, tal y como estaba formulada he entendido que es una pregunta de carácter general, de los nuevos trenes de alta velocidad adquiridos por Renfe para su puesta en servicio donde sea necesario. Quisiera aclarar, como así me lo ha clarificado Renfe, que no son pruebas prototipo y pruebas tipo. Al menos para tener un lenguaje común,

que es técnico, conviene precisar que por pruebas tipo entendemos aquellas que se hacen para validar el modelo y las pruebas de serie para homologar cada uno de los vehículos de cada serie. Es un tema puramente terminológico, pero para que estemos hablando de lo mismo. Pruebas tipo son aquellas que se realizan para validar un modelo concreto, el 120, el 102, el 103, y cada uno de los vehículos que corresponden al 103 tienen también todas las pruebas correspondientes. Dicho esto y para tranquilizar a S.S. diré que todos los trenes que se ponen en servicio de cada serie son convenientemente homologados, cumplen todas las prescripciones —existe un orden ministerial al respecto— en las condiciones marcadas, tanto en las pruebas de línea específica como en el personal que tiene que realizar su conducción. Todo el material que se va a poner en servicio en las nuevas líneas en Valladolid y en Málaga en estos próximos días cumple todos los requisitos de homologación en el caso del material y de habilitación en el caso del personal para la puesta en servicio comercial público de esos nuevos trenes.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, le hemos preguntado cuáles habrían sido los resultados de las pruebas tipo y cuáles eran las pruebas que se habían hecho. A pesar del intento de salirse del tema, en la pregunta con número de expediente 133732 se dice claramente que se pondrán en servicio en las nuevas líneas, pero me parece que la respuesta de la señora secretaria general no se concreta en los términos que se habían expresado. Si usted entiende que esa es la respuesta y que este es mi segundo turno, me parecerá muy bien, pero entonces habremos vuelto a burlar el Reglamento en el sentido de que la señora secretaria general tenía que responder a la literalidad de la pregunta y no lo ha hecho.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, la señora secretaria general distribuye su tiempo como es pertinente. Esta mañana hemos tenido un debate en el que lo único que había en relación con la pregunta era Madrid-Valladolid, pero todo lo demás era relativo. Es decir, sabe usted que en este turno somos flexibles. Utilice usted su turno. La señora secretaria general ha contestado diciendo que todos los trenes cumplen los requisitos. Si usted quiere una mayor especificación tiene ahora la oportunidad de pedirla.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Gracias, presidente. Espero que este tiempo no me cuente.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, tiene usted razón. Le daré un minuto de prórroga.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Presidente, quiero manifestar mi protesta porque nosotros hemos preguntado por la fecha de realización, la duración de las mismas, las líneas en que se han realizado las pruebas y el personal que las llevó a cabo. Esa es la literalidad de la pregunta, y la señora secretaria general se ha salido del tema con una respuesta en la que, en primer lugar, ha puesto en duda cuáles eran los términos exactos de nuestra solicitud con las homologaciones de cada uno y las pruebas tipo cuando, evidentemente, la intención de la pregunta es muy clara. Así, entendemos que no se responda por parte del ministerio y que se trate de ocultar cuáles son los resultados de estas pruebas. Señora secretaria general, es obvio que en todo lo relativo a sus altas prestaciones, que en este caso son alta velocidad —qué curioso, como ha dicho mi compañera, porque lo había puesto en marcha en un alto porcentaje el Partido Popular—, hay prisas y todo está en el entorno de la provisionalidad. Por lo tanto, no sabemos cuáles son las pruebas que se han realizado. Ustedes esta mañana nos las ocultan, seguro que ahora nos las dicen, y va a resultar, señora secretaria, que vamos a ver como para los trenes se han utilizado unos periodos de pruebas que van a ser sustancialmente más dilatados en el tiempo que los que se corresponden con las líneas. Usted eso nos lo está ocultando, porque se va a quedar encima de la mesa la paradoja y la contradicción de que mientras, por lógica, cuando no han actuado con prisas han tenido el tiempo suficiente para hacer tanto las pruebas tipo como de homologación de cada una de las locomotoras, que me atrevería a decir que no son inferiores a un año en ningún caso, y por el contrario, ustedes van a ocultar que las pruebas que están realizando en las líneas, que deberían tener una correspondencia con las de los trenes, van a ser de escasos días, si es que en algún caso se realiza una o dos pruebas, como usted sabe muy bien que está pasando en la línea de Valladolid —la semana pasada hubo un último accidente en esa línea— y en la de Málaga, cuyas condiciones de puesta en servicio son más bien precarias. Por tanto, señora secretaria general, vamos a ser un poquito serios. Estamos jugando con temas demasiado importantes. La precariedad y las prisas que se están observando en la puesta en servicio de los trenes AVE en todos sus elementos son bastante penosas. Señora secretaria general, yo le rogaría que me contestara literalmente a los términos de la pregunta y que además me valorara cuál es la relación que existe entre la homologación de los elementos móviles y las pruebas a realizar en cada línea porque, como usted sabe muy bien —y esa parte sí la ha dicho—, una cosa es la homologación del tipo de tren, otra cosa es la homologación de la máquina y otra cosa son las homologaciones, las pruebas o las conformidades de la locomotora sobre esta línea concreta, el funcionamiento del RTMS, la preparación del personal, de la cual no hemos hablado y de la que me parece que también podría dar usted alguna explicación. También deseo saber cuáles son las certezas en las garantías de ese funcionamiento. Porque,

señora secretaria general, estamos viendo como vale todo para poner en servicio la línea de Valladolid y la de Málaga, pero no ha valido todo para anteriores situaciones. No me quiero salir de la pregunta, porque estamos hablando de los elementos móviles y no voy a ponérselo fácil para que usted diga que no tiene por qué contestar, pero sí estará usted conmigo en que es inseparable hablar de las homologaciones de los elementos móviles con la vía correspondiente en la que se van a poner en servicio. Por eso le hemos preguntado el personal que las ha realizado y las líneas en las que se han realizado dichas pruebas, porque, si no, vamos a llegar a la conclusión de que, por mucha homologación y por mucha prueba tipo que se haya realizado de un determinado elemento móvil, no se ha realizado en las líneas en las que se va a poner en servicio, y eso se le preguntaba concretamente en la pregunta a la que usted hoy nos debe contestar.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señoría, nosotros ya hemos remitido al Parlamento la contestación a esta pregunta. No sé si S.S. la ha recibido. Le voy a leer lo que hemos transmitido; no tenemos ningún problema en cuanto a la transparencia y a la información que usted ha solicitado. Yo creía que quizá porque la pregunta hubiera entrado tarde, la habían transformado en oral, pero nosotros ya hemos remitido la respuesta a esta pregunta, que voy a pasar a leerle, con la aclaración que le he hecho anteriormente. Otra cuestión es que usted quiera que las cosas se hagan de una manera que no está prevista. Le insisto, como a la señora diputada que ha intervenido antes, en que creo que son ustedes los que están jugando con unos términos que no se corresponden con la realidad. Sigo insistiendo en la seriedad del trabajo técnico realizado por las empresas constructoras, las empresas que suministran el material, ADIF, Renfe, y la autorización que emite el Ministerio de Fomento para la puesta en servicio del conjunto de la línea con todos sus elementos. Le paso a leer la respuesta que ha sido ya enviada por parte del Ministerio de Fomento y que probablemente SS. aún no ha recibido: Los resultados obtenidos de las pruebas tipo realizadas han superado las prescripciones exigidas oficialmente en la normativa establecida al efecto, posibilitando la consiguiente emisión de las autorizaciones de circulación con viajeros por parte del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF. La fecha de inicio de las pruebas tipo con los primeros trenes de cada serie y del establecimiento de las primeras autorizaciones de circulación con viajeros, han sido respectivamente las siguientes: tren S/104, Alstom-Caf, inicio desde noviembre de 2003 a diciembre de 2004; trenes S/102 Talgo-Bombardier, noviembre 2003-febrero 2005; trenes S/103 Siemens, diciembre 2005-junio 2007; trenes S/120 Caf-Alstom,

ancho variable, septiembre 2004 a mayo de 2006. Respecto al inicio y duración de las pruebas para la homologación del material en ancho UIC, el S/103 y el S/120 son los que están previstos que circulen por la línea de Valladolid. Las líneas en las que se han realizado las pruebas han sido las líneas de alta velocidad Madrid-Sevilla, Madrid-Toledo y Madrid-Lleida-Tarragona. Las pruebas fueron realizadas por representantes de las empresas fabricantes, personal de la asesoría técnica de apoyo y personal de conducción coordinados por un jefe de pruebas de la dirección de material de alta velocidad. Esta información ha sido transmitida por parte del Ministerio de Fomento a la Cámara y si no la tiene SS. la tendrá en breve. Eso es la normativa y luego tengo aquí el calendario de todas las pruebas realizadas por el 102, el 103 y los trenes por los que usted pregunta, vehículo a vehículo, con las autorizaciones para circular a 200 o a 300, según los casos; vehículo a vehículo y, en qué, fecha se han ido autorizando. La Ley del Sector Ferroviario especifica las condiciones en las cuales — y aquí la tengo también— se tiene que producir la homologación del material rodante, que se ha hecho en las líneas ya en servicio. A su vez, se están haciendo —ADIF lleva haciendo pruebas parciales en la línea de Madrid-Valladolid desde noviembre de 2005— ya las pruebas comerciales correspondientes al conjunto de la línea desde el 3 de diciembre. Por supuesto que se han producido algunos incidentes, que se han corregido. Finalmente, en cuanto a lo que usted preguntaba en relación al personal, este personal tiene que estar habilitado en el tren y en la línea. Renfe ha hecho esas pruebas con su personal y no me lo puede poner en duda, señoría, si quiere pediremos los certificados a Renfe; están hechas las pruebas en la línea correspondiente al personal que va a utilizar.

— **FECHA DEL INICIO DE LA REDACCIÓN DEL PROYECTO DE LA CONEXIÓN FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD ALMERÍA-GRANADA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/108258). (Número de expediente 181/003659.)**

— **FECHA DEL INICIO DE LA REDACCIÓN DEL PROYECTO DE LA CONEXIÓN FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD MÁLAGA-ALMERÍA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/108257). (Número de expediente 181/003660.)**

— **FECHA DEL INICIO DE LA REDACCIÓN DEL PROYECTO DE LA CONEXIÓN FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD MURCIA-ALMERÍA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/108256). (Número de expediente 181/003661)**

El señor **PRESIDENTE**: Ahora correspondería pasar a las preguntas 10, 11 y 12, que tendría que contestar el secretario general de Transportes. Si le parece a S.S. terminamos primero las referidas a la señora Cruz. Pasamos, por tanto, a las preguntas 13, 14 y 15, que se refieren a la redacción de proyectos de las conexiones Almería-Granada, Málaga-Almería y Almería-Murcia. Señor Ayala, tiene S.S. la palabra.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Esperaré que nos llegue esa respuesta anterior. Le voy a formular estas tres preguntas, sobre las que tampoco tenemos, —ni tardíamente— ninguna respuesta del ministerio, señora secretaria general. Aprovechando mi tiempo, los datos que usted me da me permiten decirle ahora que qué curioso que esos trenes han tenido 13, 15, 18 y 20 meses de pruebas y se han realizado en líneas distintas a las que se van a poner en servicio y que mientras ustedes mismos...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, usted sabe que ese debate ya está terminado.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Sí, señor presidente, pero estoy utilizando mi tiempo... Ni siquiera el señor Marín hace lo que usted en cuanto a la llamada al orden.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, estamos en el debate del tren de Almería en el que, por cierto, este presidente está muy interesado. Concluya y vamos al asunto.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Voy a hacer la pregunta señalando las razones que tenía en la anterior, que son las mismas que me atienden en esta y, por lo tanto, señora secretaria general, por favor, díganos cuando se van a iniciar los proyectos, no otra cosa, de las conexiones ferroviarias Almería-Granada, Málaga-Almería y Murcia-Almería, que todas tienen que ver con el Levante español y las tierras que nos preocupan tanto a esa Presidencia como a este diputado.

El señor **PRESIDENTE**: Señora secretaria general, tiene la palabra, para lo de Almería.

La Señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Las líneas se ponen en servicio cumpliendo todos los requisitos que se establecen en la normativa. Vamos al tema de Almería-Granada, Málaga-Almería y Murcia-Almería. Creo que de esto no hemos mandado respuesta. Yo tengo aquí a lo que hemos mandado respuesta y a lo que no, y a esto no hemos mandado respuesta. Punto número uno. Punto número dos, no vamos a repetir el volumen de las treinta y tantas mil preguntas que ustedes nos han hecho, que son muchas y nosotros intentamos contestarles. Por cierto, la ministra de Fomento está esta mañana contes-

tando preguntas en el Senado. Ustedes piden mucho a la ministra de Fomento, pero no le pidan que esté en las dos Cámaras a la vez. Yo dudé cuando estaba preparando esta pregunta, iniciar la redacción del proyecto de conexión ferroviaria. Para mí esto tiene dos lecturas. Iniciar la redacción del proyecto de conexión es para mí iniciar los estudios informativos que van a poner en marcha la conexión. Si usted me está preguntando por los proyectos de obras, yo me doy por preguntada por los proyectos de obra, pero la lectura literal que yo hago de su pregunta es iniciar la redacción del proyecto de conexión ferroviaria. Eso es el inicio del proyecto de conexión. En algunos casos están ya en marcha, en otros todavía no. En cuanto a Almería-Granada, que es la primera por la que se pregunta, es una conexión que en la anterior propuesta del ministro Álvarez Cascos no estaba contemplada como una línea de alta velocidad, por lo tanto nosotros hemos iniciado el estudio informativo que se adjudicó en enero de 2006. Es una conexión de alta velocidad que está contemplada por vez primera en el PEIT, y todos sabemos que cualquier actuación de estas características necesita un periodo de madurez administrativa, un estudio informativo, una declaración de impacto. Ahora hablaré también de las dificultades que entendemos que tendrá, finalmente, la aprobación de esta línea. Una vez que el PEIT contempló la conexión de alta velocidad entre Almería y Granada, el estudio informativo se adjudicó en enero de 2006 y en él estamos trabajando. Si quiere después le detallo algo más. Málaga-Almería es una conexión que el PEIT contempla también por vez primera como corredor en estudio. Frente al anterior, que es un corredor existente en una línea convencional, el corredor Málaga-Almería es un corredor inexistente en el territorio español y, particularmente, en el territorio andaluz, que el presidente y yo creo que conocemos bien. El PEIT contempla este corredor como un corredor en estudio, no está tomada la decisión que hay que hacer sino que es un corredor sobre el que se tiene que estudiar y valorar su viabilidad previa por las especiales condiciones de la orografía, del territorio y su ocupación por urbanizaciones y por cultivos tropicales. Es un corredor que tiene dificultades ciertas respecto a su ejecución y el PEIT ha contemplado que se haga un análisis de viabilidad de las posibilidades de desarrollarlo, sobre todo el trayecto entre Almería y la provincia de Granada porque el tramo entre Motril y Málaga sí está contemplado como una actuación que está desarrollando la Junta de Andalucía. Respecto al corredor Murcia-Almería, como S.S. bien conoce, sí es una línea contemplada por el anterior Gobierno y, como consecuencia de ello, el estudio informativo fue ya adjudicado en julio de 2000. En relación con la tercera pregunta, el corredor Murcia-Almería, hay dos tramos diferenciados, el tramo Murcia límite provincial con Almería o Pulpí y el de Pulpí-ciudad de Almería, cuyo estudio informativo se adjudicó en julio de 2000 y en el que se ha seguido trabajando, con sus dificultades. Tuve ya una intervención en esta misma Comisión en mayo de 2007 donde

desarrollé con detenimiento, creo, las características de este corredor. Si vamos ahora a los proyectos, naturalmente hay proyectos en elaboración, licitados y en algún caso hay obras entre Murcia y Almería que es donde tenemos la segunda parte —si usted dice que estamos hablando de redacción de proyecto— de redacción de proyecto. Voy a detallárselo ahora. Está en marcha ya el tramo Sangonera-Librilla donde se están finalizando las obras que fueron adjudicadas en diciembre de 2004; en el caso de Alhama-Totana y Totana-Lorca, ya ADIF, que es quien tiene encomendada la ejecución de la línea, tiene licitadas las obras y con fecha reciente, ambas del 15 de diciembre de 2007, y se encuentra en tramitación la redacción de los proyectos en el tramo Librilla-Alhama y en la variante de Totana; finalmente, entre Lorca y Pulpí, en el tramo del trayecto de Murcia, la realización del proyecto sigue pendiente de la redacción del nuevo estudio informativo en Lorca para la integración urbana del ferrocarril. Esa es la situación del trayecto de Murcia: hay un tramo de obras que se está terminando, dos tramos de los que se acaban de licitar las obras que son Alhama-Totana y Totana-Lorca, dos tramos en fase de licitación de proyecto y un tramo que necesita la redacción de un nuevo estudio informativo. Termino ya con Almería-Pulpí. Está previsto Vera-Los Gallardos, donde se ha licitado ya la redacción del proyecto; Los Gallardos-Sorbas, donde ya está licitada la redacción del proyecto, y Sorbas-Lucainena de las Torres, donde ya está adjudicada la redacción del proyecto.

En cualquier caso, señor diputado, no tengo inconveniente en enviarle la información por escrito porque estaba preparada.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Sí, señora secretaria, sería bueno que se hubiera mandado e incluso que se hubiera hecho en tiempo porque nos lo hubiéramos ahorrado esta mañana.

Señora secretaria, de los datos que usted ofrece esta mañana hay algún comentario que hacer con respecto a cada uno de los corredores. El de Almería a Granada efectivamente fue un corredor que se incorporó en el PEIT y su estudio informativo fue aprobado hace dos años, en enero de 2006; no tenemos ninguna novedad y por tanto parece que una cosa fue el interés de incorporarlo en el PEIT y otra el interés de ejecutarlo. Le voy a decir una cosa porque siempre he mantenido seriedad en los planteamientos: es verdad que este trazado es muy difícil, pero ustedes ya lo han incorporado, y no es el mismo caso del Málaga-Almería que es un canto al sol, señora secretaria, y ahora entraré en ello. A mi grupo le preocupa que el interés en la tramitación de este corredor de Almería a Granada, que tiene sus dificultades, brille por su ausencia. Por lo tanto, difícilmente los almerienses y los granadinos pueden tener confianza en este corredor que, como le digo, lleva ya dos años en estudio

informativo que, como todo el mundo sabe, es la primera fase de un corredor. Es la primera fase de cualquier tipo de proyecto pero, señora secretaria, yo le preguntaba por los proyectos de la conexión, no por el proyecto genérico al que usted ha querido luego hacer referencia, aunque me valen los datos que usted ha dado. Es decir, nosotros estábamos hablando de cómo estaban los proyectos porque usted sabe muy bien que a la tramitación de los estudios informativos y de las declaraciones de impacto ambiental no se les puede poner fechas. Esa es una cuestión que ustedes han reiterado en múltiples ocasiones y, en concreto, en la línea Almería-Granada que era de actuación preferente, lo cual estamos viendo que no es verdad. En cuanto a la línea Málaga-Almería, qué quiere que le diga, no se puede decir que es un corredor en estudio y así señalarlo, y decir que así lo dice el PEIT porque, para empezar —y usted no me dejará mentir—, es sacarlo del umbral del PEIT, ya que si es un corredor en estudio quiere decir que no tiene previsión económica que, por tanto, no está incorporado a ningún tipo de proyección presupuestaria y que, por consiguiente, se sale del año 2020. Entonces, como le he dicho al principio, es un canto al sol. Decir que este va a ser un corredor en estudio y que además en el tramo Motril-Málaga hay una actuación de la Junta de Andalucía que puede que lo haga viable o no, etcétera, acredita lo que le estoy señalando de que este corredor, cuando menos, figura más allá —si es que hay voluntad de hacerlo— del umbral temporal del año 2020.

Señora secretaria general, en cuanto a la línea de alta velocidad en la conexión Murcia-Almería, o usted tiene algún dato incorrecto o yo no sé ni el terreno que piso en mi tierra porque, vamos a empezar por el final, es verdad que Lorca-Pulpí está en estudio informativo, es verdad que Librilla-Alhama y la variante de Totana están en redacción de proyecto reciente y también es verdad que el 15 de diciembre de 2007 se han autorizado las licitaciones —que todavía no se han licitado— de Alhama-Totana y Totana-Lorca. Primera cuestión, señora secretaria general, estos dos proyectos estaban aprobados en abril de 2004. Es decir, que un proyecto ya terminado, sabiendo ya cuáles son los plazos y el coste —no estamos hablando ni de estudios informativos ni de declaración de impacto ambiental— ha estado guardado en un cajón durante casi cuatro años hasta que se ha licitado y se ha hecho —qué casualidad— a última hora, al final de la legislatura y con compromiso económico evidentemente para el próximo Gobierno, sea del color que sea, para un Gobierno posterior; no quiero matizar aquí quién va a gobernar o no, pero es un compromiso para un Gobierno posterior porque evidentemente el Gobierno de marzo será un Gobierno distinto a este, tenga el mismo soporte político o no lo tenga. Por tanto, a última hora estamos comprometiendo proyectos que teníamos en abril de 2004, a gobiernos posteriores.

Señora secretaria general, que me diga usted que Sangonera-Librilla se está haciendo desde diciembre de 2004, es, primero, no decir aquí que lo que se está

construyendo es la variante del Reguerón, que se adjudicó en el año 2003 —en el año 2003, no en diciembre de 2004—, y ocultar, o no decir, que la única obra que se está ejecutando en el corredor Murcia-Almería es una obra que adjudicó el Gobierno anterior, para no ponerle tampoco siglas. Señora secretaria, la única obra que se está haciendo es una obra adjudicada por el Gobierno anterior y a pesar de que había proyectos para poder licitarla inmediatamente, como acabamos de ver, se han tardado cuatro años en hacerlo. La única obra que se está haciendo, aunque usted hoy no nos lo dice, yo le señalo también que tenía que haber estado terminada hace 18 meses y no lo está porque se han deslizado los presupuestos. Yo comprendo que el ministerio no haya querido respondernos sobre la situación de estos corredores, es evidente que no es de recibo la actuación del ministerio en esta parte del levante y mediterráneo español.

El señor **PRESIDENTE**: Señora secretaria general, le quedan treinta segundos.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Lamento no disponer de tiempo para contestar al señor Ayala. Intervengo muy brevemente para decirle que la apuesta de este Gobierno no es por Almería y Granada solamente, sino por un eje de sentido estatal que va desde Faro, Huelva, toda la conexión central, hasta Murcia. Esta es nuestra apuesta, nuestra, la línea de alta velocidad de Faro a Murcia, y no solamente de Almería a Granada. No podemos jugar cada vez una cosa. Si usted dice que se decidirá también en función de los estudios informativos, en eso estamos, y efectivamente tengo aquí la información de las dificultades orográficas, técnicas y arqueológicas que tiene la línea. Sobre la línea Murcia-Almería le diría lo mismo, nosotros ya hemos dejado los proyectos licitados para que el próximo Gobierno pueda decir que nosotros lo hemos hecho. Y está en marcha, gracias a nosotros, en esta legislatura, la conexión entre Murcia y Almería, señor diputado.

- **MOTIVO POR EL QUE LA MINISTRA DE FOMENTO NO ES PARTIDARIA DE DUPLICAR LA LÍNEA FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD Y ANCHO UIC DE LA LÍNEA VALENCIA-CASTELLÓN-TARRAGONA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/108255). (Número de expediente 181/003662.)**
- **FECHA PREVISTA PARA LA PUESTA EN SERVICIO DE LA SALIDA HACIA EL NORTE DEL AVE DESDE LA CIUDAD DE VALENCIA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/108253). (Número de expediente 181/003664.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a las preguntas números 16 y 17, del señor Ayala, que tienen que ver con la alta velocidad y con el ancho internacional en la línea Valencia-Castellón-Tarragona y el norte de la ciudad de Valencia. Señor Ayala, tiene S.S. la palabra para formular la pregunta.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señora secretaria general, tampoco hemos recibido respuesta, ni siquiera tardíamente, a estas dos preguntas. Por tanto, no tengo ninguna referencia respecto a cuáles van a ser sus respuestas. Ni interés es que usted me diga —por eso no voy a emplear más tiempo— por qué por lo menos hasta el 24 de enero de 2007 —fecha en que se hace la pregunta, que ya ha pasado tiempo, aunque si en este año se ha cambiado de opinión, yo lo celebraré—, el Ministerio de Fomento no era partidario de duplicar la línea de alta velocidad entre Valencia, Castellón y Tarragona. En esa fecha tampoco sabíamos lo que iba a pasar con la salida hacia el norte del AVE desde la ciudad de Valencia. Por tanto, a esas preguntas me refiero, señora secretaria general.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Efectivamente, reconozco que en este caso las respuestas no han sido emitidas. Así como otras sí han sido ya tramitadas por el ministerio, aunque posiblemente no le han llegado a usted, en este caso soy consciente de que no hemos emitido la respuesta, no por falta de interés o de voluntad en la ejecución de las actuaciones de las que estamos hablando, sino por las limitaciones materiales y de personal que también tenemos en los ministerios para contestar a todas y cada una de las preguntas que SS.SS. con tanto interés formulan para hacer un buen seguimiento de la actuación del Gobierno.

En el caso de la conexión hacia el norte de Valencia, el Ministerio de Fomento sí ha licitado el pasado 9 de noviembre la redacción del proyecto del nuevo túnel pasante. El pasado 9 de noviembre, el Ministerio de Fomento licitó en el Boletín Oficial del Estado la redacción del proyecto que nosotros denominamos nuevo túnel pasante por la ciudad de Valencia para conectar con el norte. Este túnel pasante, como puede suponer, ha necesitado de un acuerdo. Como actuación subterránea, se han discutido distintas alternativas, sobre su trazado, desde el punto de vista técnico y medioambiental, y finalmente se ha podido licitar la redacción del nuevo túnel pasante, que es básico o clave para que podamos continuar hacia el norte.

Yo misma también contesté en esta Cámara, quizá fue el pasado 28 de noviembre, a parte de lo que usted plantea en esta pregunta y en la siguiente. En el caso de esta pregunta, nosotros sí hemos puesto en marcha el estudio informativo de la conexión Valencia-Castellón,

que fue aprobado en julio de 2006, y hemos iniciado también, en este caso lo ha hecho ADIF, la redacción de los estudios previos. Tiene que estar conectada la actuación del túnel pasante con la conexión hacia el norte. No tiene sentido una sin la otra. Nosotros tenemos previsto, está en ejecución, la nueva línea de alta velocidad en ancho UIC, adicional a la doble vía existente de ancho ibérico, en el corredor Valencia-Castellón, en la medida en que es un corredor que a la fecha de hoy comparte tráfico de cercanías y la capacidad del túnel existente aconseja construir dos nuevas líneas en ancho UIC en este tramo. En el caso de Castellón-Tarragona, nuestros informes técnicos dicen que la línea existente tiene, a la fecha de hoy, capacidad suficiente para absorber los tráficoes que se están desarrollando y tiene previsto, de acuerdo con el PEIT, desdoblarse cuando sea necesario.

La señora **PRESIDENTA**: Señor Ayala, tiene S.S. la palabra.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Intervengo muy brevemente.

En cuanto al túnel pasante de Valencia, al que evidentemente hay que dar solución a la salida norte de Valencia, celebramos que el 9 de noviembre de 2007, finalmente, se haya acordado la redacción del proyecto. Por tanto, confiamos y esperamos que no se pare, que no nos encontremos luego con el proyecto terminado y sin continuar la obra. En cuanto a la línea Valencia-Castellón-Tarragona, señora secretaria general, tengo mucho interés en sostener que esa línea debe de construirse con independencia de cuáles sean las perspectivas actuales, además en ancho UIC y lógicamente en doble línea electrificada, por una razón que vamos a tratar en la siguiente pregunta, y me imagino que usted también es la responsable de esa respuesta. Me parece que, afortunadamente, ustedes han cambiado de posición también en esta cuestión. Me parece que estamos uniendo, señor presidente, las dos preguntas, esta y la siguiente, pero las separaremos bien, aunque tienen su relación directa. A continuación vamos a defender el corredor de Ferrmed, sobre el que el Gobierno ha cambiado de opinión —que me parece muy bien—, lo que implica la separación entre mercancías y pasajeros necesariamente. Si ahora decimos que vamos a encargar la duplicación de la línea Valencia-Castellón y no la de Castellón-Tarragona, me parece que lo que estamos haciendo es generar nosotros mismos un cuello de botella, y esto dará lugar a un cambio de postura por parte del ministerio.

He dicho que iba a ser breve porque tiene mucho que ver con la siguiente pregunta. Me hace gracia, señora secretaria general, que hablemos de limitaciones de personal, cuando estamos aquí contestando hoy preguntas del 24 de enero, es decir, preguntas que el día de Nochebuena hará once meses que se formularon. Se han contestado las que se quieren y no se contestan las que por criterio político no se quieren contestar, lo cual

tiene un comentario muy obvio por mi parte que no voy a hacer.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Tengo poco que añadir porque, efectivamente, esta pregunta está conectada con la siguiente. Incluso pensé que se podrían haber acumulado las tres.

Quiero insistir en que nosotros hemos programado —como no puede ser de otra manera— las infraestructuras a medio y largo plazo, y hacemos un análisis de las demandas, de las necesidades y de dónde aplicar de forma más eficiente los recursos de que disponemos en el día a día. Los recursos de los que disponemos son altos e incuestionables, pero la necesidad de la construcción de una red de alta velocidad en todo el territorio nacional nos obliga a ir programando las prioridades.

En el caso de la conexión, ya le he insistido en que, hasta la fecha, la línea entre Castellón y Tarragona da un servicio bueno, completo y con capacidad para los distintos servicios de mercancías y viajeros, en la medida en que el otro corredor comparte cercanías, Valencia-Castellón, y el corredor Castellón-Tarragona no. Además, con la actuación que estamos ya ejecutando entre Vandellós y Tarragona, vamos a poder dar un tiempo de viaje entre Barcelona y Valencia muy competitivo —en torno a las dos horas—, utilizando los mismos materiales que ahora mismo ponemos en servicio en el caso de Valladolid, utilizando los 120 y los 130. Y estamos viendo, y así lo recoge específicamente el PEIT para este caso concreto del corredor del mediterráneo, que en el momento en que las condiciones de tráfico, funcionalidad y servicios así lo requieran, se construirá esa nueva línea paralela de carácter especializado, sin ocultar a S.S. las dificultades físicas de trazado que tiene ese recorrido para poder duplicar la línea. Pero nosotros, en el momento en que así lo demande el corredor, estamos previendo su duplicación.

— **POSICIÓN DEL GOBIERNO ACERCA DE LA DEFENSA EN LA UNIÓN EUROPEA DE LA NECESIDAD DE PRIORIZAR EL CORREDOR MEDITERRÁNEO PARA TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS CON EUROPA DESDE ALGECIRAS HASTA HAMBURGO. (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/108254). (Número de expediente 181/003663.)**

El señor **PRESIDENTE**: Queda la pregunta 18, también de don Andrés Ayala, relativa a la posición del Gobierno acerca de la defensa en la Unión Europea de la necesidad de priorizar el corredor mediterráneo para transporte ferroviario de mercancías con Europa desde

Algeciras hasta Hamburgo. Señor Ayala, tiene S.S. la palabra para formular la pregunta.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, es así de literal y de sencilla. Antes de exponer mis argumentos, me gustaría saber cuál es la posición del Gobierno actualmente en la defensa de este corredor para incorporarlo a las redes transeuropeas de transporte con carácter prioritario.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señoría, yo creo que aquí hay un falso debate con respecto a la posición del Gobierno en este corredor. Otra cosa es un lobby, en el sentido no peyorativo sino positivo de la palabra, con respecto a un corredor —que usted plantea— de Algeciras a Hamburgo. A mí siempre me ha gustado más lo de Algeciras a Estambul, pero vamos a dejarlo así como no podría ser de otra manera, señoría.

Nosotros somos responsables del corredor mediterráneo en el territorio español. Hasta ahí estaremos de acuerdo. El PEIT y las programaciones de infraestructuras ferroviarias de anteriores gobiernos contemplan la existencia del corredor más dinámico de actividad económica y de tráfico de mercancías. Señoría, yo misma tuve la oportunidad el pasado 28 de noviembre ante esta Comisión, a raíz de una pregunta del señor diputado, de hacer una exposición sobre la posición del Gobierno en este asunto. Ahora entraré en el detalle de lo que usted ha planteado. El debate sobre el corredor que aquí se está planteando es un falso debate, porque los gobiernos de España han apostado sucesivamente por el corredor mediterráneo, los anteriores y éste. A continuación hablaré de los proyectos prioritarios y quiénes han apostado por ellos y quiénes no. El corredor está en marcha y se encuentra en distintas fases, algunos tramos están en servicio, otros están en ejecución y otros están planificados.

Me gustaría hacer una declaración sobre la posición del Gobierno —ya lo ha dicho usted— con respecto a los proyectos prioritarios. Creo que el señor diputado lo sabe bien, pero voy a hacerle una aclaración. Una cuestión es la integración de este corredor en la Red transeuropea y otra distinta es si el corredor mediterráneo se encuentra incluido en los proyectos prioritarios de dicha red. Debo recordar —porque así he tenido que hacerlo yo a la hora de preparar esta pregunta— que los proyectos prioritarios son un conjunto de actuaciones propuestas por el Gobierno español y finalmente acordadas en la Unión Europea. La última decisión al respecto se tomó en 2004, a propuesta del anterior Gobierno de la nación. Los proyectos prioritarios en los que ahora participa España, como consecuencia de esa decisión de 2004, son los siguientes: el eje ferroviario de alta velocidad sudoeste de Europa; el eje multimodal Por-

tugal-España-resto de Europa; el proyecto Galileo; el eje ferroviario de mercancía Sines-Algeciras-Madrid-París; la interoperabilidad de la línea de alta velocidad en la península Ibérica, y las autopistas del mar. Estos son los que están incorporados en esos proyectos prioritarios.

En la reunión de la Comisión de 8 de noviembre de 2007, también hace apenas un mes, se ha abierto la posibilidad de que se haga una propuesta de modificación de las orientaciones que se irían a aprobar en 2010. Señoría, el Gobierno no puede modificar unilateralmente los contenidos aprobados en 2004, eso el Gobierno español no puede hacerlo. Ahora bien, hemos trasladado al Comité de la Red transeuropea de transporte el propósito del presidente de hacer una propuesta de modificación o de ampliación de estos proyectos prioritarios que se verían aprobados en 2010. En este contexto nosotros llevamos trabajando un tiempo, haciendo propuestas para la consideración del corredor mediterráneo en su integridad, tanto para viajeros como para mercancías, dentro de la próxima revisión de esa red de la que estamos hablando. También podría decirle en ese sentido que en la Conferencia Europea del Transporte de 15 de diciembre de 2006, por tanto, de hace ya un año, señoría, la ministra de Fomento solicitó y obtuvo una declaración del comisario Barrot de apoyo al corredor mediterráneo en los términos siguientes: El desarrollo del corredor mediterráneo —estoy leyendo literalmente— resulta un elemento esencial para las conexiones entre el norte de África y la Europa central —no olvidemos que esta conferencia se celebró en Marrakech— y me ocuparé personalmente y con el máximo interés de que dicho corredor reciba la máxima atención. Por tanto, hay unos proyectos prioritarios que están reconocidos desde 2004, que son los que le he leído. Antes de que se anunciara esta modificación, estábamos trabajando por incorporar el corredor mediterráneo. Les remito a la Conferencia Euromediterránea del Transporte, celebrada el 15 de diciembre en Marrakech, con la presencia de la ministra de Fomento y donde se obtuvo esa declaración del comisario Barrot en los términos que he manifestado. Por tanto, no hay ninguna duda del apoyo de este Gobierno al corredor mediterráneo; no hay un cambio de actitud sino un reforzamiento de las actuaciones que estamos llevando a cabo.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señora secretaria, es usted muy hábil, y tómeselo como un piropo, porque usted se quiere salir del tema. Señora secretaria, yo le he preguntado por la posición del Gobierno con referencia al corredor intermodal de mercancías que conecta todos los puertos españoles de la vertiente mediterránea y Algeciras —que está en la vertiente atlántica— con Europa, evidentemente a través del corredor mediterráneo, hasta llegar a Hamburgo, incluso, como usted sabe muy bien, la línea Ferrmed llega hasta Estocolmo,

pero fundamentalmente hasta Hamburgo. Por tanto, no es un falso debate, señora secretaria general; en ningún caso es un falso debate. Estamos de acuerdo en que esta línea Ferrmed es la consecuencia de una propuesta que hace un lobby —por otra parte, legítimo— formado por empresas de muchos países que tratan de darle una solución al transporte de mercancías, que representa más del 50 por ciento de las mercancías que pasan por España. Por tanto, que lo promueva un lobby es absolutamente legítimo y que convenga a los intereses de España también. Entonces, mezclarlo y decir que la postura de España se circunscribe al corredor mediterráneo es no querer contestar, con la habilidad que le acabo de corregir.

Señora secretaria general, conozco los proyectos prioritarios, el *Quick Start* de la red transeuropea de transporte, en el que efectivamente están incluidos los proyectos que usted ha dicho, pero, como usted sabe muy bien, este proyecto está pendiente de formar parte de la discusión que empieza en 2008 para su incorporación como proyecto prioritario en el concepto de la intermodalidad y de la conexión transfronteriza. Por tanto, el Gobierno, de España no solo tiene responsabilidad con el corredor mediterráneo; el Gobierno, por ser miembro de la Unión Europea, también tiene responsabilidad en lo que representa algo más que las relaciones allende nuestras fronteras, porque triste sería que ya no nos preocupáramos de las conexiones transpirenaicas y triste sería que nos escudáramos en nuestra península Ibérica y no forzáramos, como le estoy comentando, las conexiones transpirenaicas que son fundamentales y en las que Francia tiene tan poquísimo interés —como es obvio— y respecto de las que tenemos que seguir presionando. Por tanto, este proyecto tiene que estar enmarcado como proyecto prioritario de las redes transeuropeas de transporte, como *Quick-start*. El Gobierno de España no puede decir que ya está defendiendo el corredor mediterráneo, porque el corredor mediterráneo también forma parte de uno de los proyectos prioritarios, como es concretamente el de la interoperabilidad de la alta velocidad en España que tuvimos la suerte de poder incorporar a pesar de que fundamentalmente solo afectaba a España y a la pequeña conexión con Portugal. En consecuencia, esto ya está ahí. Señora secretaria general, no estamos hablando del corredor mediterráneo, estamos hablando de la interoperabilidad de todos nuestros puertos para que las mercancías lleguen hasta Hamburgo, lo cual lógicamente no es subsumible dentro de las actuaciones que estamos llevando a cabo en el corredor mediterráneo, entre otras cosas porque estamos hablando de mercancías y no de pasajeros. Usted sabe que el Partido Popular no tiene falso debate ni tampoco cree que esta sea una cuestión distinta y distante de la del Gobierno, sino al contrario. En este sentido, los alcaldes de todas las ciudades que se encuentran en de la parte española de este corredor ya hicieron una declaración inequívoca el 17 de enero de este año, y en noviembre todos los responsables políticos del Partido Popular de

Cataluña, Comunidad Valenciana, Región de Murcia y Andalucía han vuelto a hacer una apuesta inequívoca por la defensa de este corredor. Asimismo, y para que usted también lo sepa aunque no se haya hecho público, quiero señalar que este grupo parlamentario, como tal Grupo Parlamentario Popular, también a finales de noviembre de este año ha realizado su defensa y su apuesta concreta por este corredor. Señora secretaria, a mí me gustaría —y creo que es legítimo demandarlo— que el Gobierno no fuera dudoso en el planteamiento. No nos podemos atrincherar en la defensa del corredor mediterráneo. Tenemos que hacer la apuesta clara, entre otras cuestiones, porque eso implica la aplicación de los magros fondos europeos que ya nos quedan, y sobre todo que se puedan aplicar también en otros países, pues la situación periférica de España nos está perjudicando gravemente porque somos mucho más periféricos desde la ampliación a Veinticinco. El centro de gravedad de Europa se ha trasladado hacia oriente con la ampliación y nosotros somos más periféricos. Por tanto, cualquier proyecto que implique la permeabilidad de nuestras conexiones, y en este caso las ferroviarias —que son prioritarias—, no tiene que tener la duda de ningún Gobierno a la hora de apoyarla.

Señora secretaria, le pido que traslade a su ministra, a pesar de la situación política en la que se encuentra —de la que tampoco voy a hacer ninguna valoración—, que estamos hablando de cuestiones de trascendencia y de una importancia capital para nuestras conexiones con Europa, y que no tienen color político, simplemente son imprescindibles. Por tanto, le ruego que salgamos de esa situación de duda, no la mezclemos con el corredor mediterráneo y hagamos una apuesta clarísima, como Gobierno de España, por esta iniciativa, que —le insisto y le reitero hasta la saciedad— es imprescindible para nuestra permeabilidad con toda Europa, por la trascendencia y la importancia que usted sabe que tienen en cuanto a porcentaje de nuestros productos y de los productos europeos las conexiones a una zona en la que pivota el 60 por ciento de toda Europa, señora secretaria general.

El señor **PRESIDENTE**: Señora secretaria general, tiene un minuto.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señor Ayala, le he dicho que este Gobierno apuesta decididamente por ese corredor. Se lo he dicho con toda claridad. Le hecho referencia a la petición de la ministra de Fomento en ese sentido al comisario Barrot. No me niegue la evidencia de lo que ha hecho este Gobierno a favor de ese corredor.

Dos cuestiones complementarias solamente. Primero, la iniciativa Ferrmed, que como tal lobby está funcionando. No es que nosotros estemos en contra; es más, el Ministerio de Fomento ha dado un apoyo formal a Ferrmed en sus peticiones ante la Unión Europea para

hacer una serie de estudios, y como consecuencia de ese apoyo formal recibió una concesión de 1.300.000 euros para trabajar, así que nosotros hemos apoyado la iniciativa Ferrmed ante la Unión Europea.

Otra cuestión más que no quiero dejar de decir en esta sala, señor diputado, con respecto a las conexiones transfronterizas entre España y el resto de Europa, es que estamos apostando por el corredor mediterráneo, por la conexión en la costa atlántica a través de la Y vasca y por la nueva travesía central de los Pirineos. Por lo tanto, la preocupación de este Gobierno por la conexión ferroviaria entre España y el resto de Europa está más que demostrada. Hay un debate que no es el momento de abrir, y es cómo deben conectarse los puertos con los territorios, si los puertos entre ellos han de conectarse por un modo de transporte o por otro. Es un debate que también habría que abrir.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora secretaria general. Con este turno finalizamos sus intervenciones.

Ahora va a comparecer don Fernando Palau, secretario general de Transportes, que tiene que contestar a otras preguntas del señor Ayala.

— **NÚMERO DE LLAMADAS RECIBIDAS EN EL CENTRO DE ATENCIÓN AL USUARIO DEL MINISTERIO DE FOMENTO DURANTE LOS MESES DE JUNIO A SEPTIEMBRE, ASÍ COMO DE INCIDENCIAS TRAMITADAS Y QUE FINALIZARÁN CON EXPEDIENTE SANCIONADOR (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/131576).** (Número de expediente 181/003656.)

— **NÚMERO DE INCIDENCIAS POR RETRASOS Y PÉRDIDAS DE EQUIPAJES RECIBIDAS POR EL TELÉFONO DE ATENCIÓN AL USUARIO, Y POR AENA, INDICANDO AEROPUERTO Y COMPAÑÍA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/130987).** (Número de expediente 181/003658.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a las preguntas que figuran en el orden del día con los números 10 y 11, relativas a las llamadas recibidas en el centro de atención al usuario del Ministerio de Fomento durante los meses de junio a septiembre y al número de incidencias por retrasos y pérdidas de equipajes recibidas por el teléfono de atención al usuario y por AENA, formuladas ambas por el señor Ayala Sánchez, dirigidas al Ministerio de Fomento. Señor Ayala, tiene S.S. la palabra para formular las preguntas.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor secretario general, bienvenido y felices pascuas, que en esta época navideña hay que desearnos a todos antes de las intervenciones. Corresponde formular acumuladas las dos preguntas a las que ha hecho referencia el presidente. En este caso, aunque tardíamente, hemos recibido la respuesta del ministerio. Voy a hacer una pequeña referencia previa, esperando que usted me la pueda ampliar, para luego, a la vista de ella, hacer algún otro comentario. La pregunta, que creo que estaba bien formulada, iba encaminada a conocer cuáles habían sido las incidencias en un área de atención del ministerio corresponde a lo que genéricamente se llama un centro de reclamaciones del ministerio y en una época en la que hay grandes reclamaciones que tienen trascendencia mediática. La respuesta a la primera pregunta nos ha dejado fríos, porque parece que nadie reclama o que las reclamaciones que se hacen son masivas, abusivas en los escritos, repetidas con continuidad improcedente, etcétera. Me parece que los ciudadanos merecen una atención más pormenorizada y nos gustaría que nos describiera los criterios verdaderos para clasificar todas las incidencias, que estoy seguro de que aquí han sido seleccionadas de otra manera; no voy a decir que se hayan falseado los datos en ningún caso, pero entre junio, julio, agosto y septiembre en total ha habido 18 reclamaciones, que ustedes llaman incidencias para sectorizar mucho las protestas o las peticiones de los ciudadanos, aunque no se corresponden con lo que ha trascendido de quejas ciudadanas. Sobre las pérdidas de equipajes y AENA —se lo adelanto— me parece que estamos echando balones fuera. Hay una situación social, ante las quejas y los inconvenientes que se han producido a los ciudadanos con el número de maletas perdidas, con el número de retrasos en los vuelos y con el retraso en la remisión de esos equipajes, e incluso a lo mejor pérdida definitiva, que me parece que no merece que echemos la culpa a la empresa de *handling* o a la compañía aérea, porque al final están operando en nuestros aeropuertos, que son responsabilidad del Gobierno. Por otra parte, la respuesta que nos dan a esa pregunta es muy genérica y no se corresponde con la literalidad de nuestro requerimiento, que era que nos señalaran las compañías y los aeropuertos en los que se habían producido todas estas reclamaciones. Me gustaría que me pudiera ampliar en el sentido que le acabo de indicar, si es posible, la respuesta del ministerio.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Palau Taboada): En relación con la primera pregunta, la que se refiere al centro de atención al usuario del ministerio, aunque no entra dentro del ámbito de mis competencias individuales porque este centro está asignado a la subsecretaría, puedo informarle de lo siguiente. El total de las llamadas telefónicas recibidas en el centro

desde el mes de junio hasta principios de diciembre se puede cifrar en una cantidad aproximada de 15.000, no habiendo posibilidad de particularizar aquellas cuyo contenido hiciese referencia a quejas. Es necesario puntualizar que el área correspondiente no es un centro de atención al usuario, cuya actividad se centra básicamente en reclamaciones y quejas, sino que abarca todo tipo de consultas e informaciones, señalándose que aquellas llamadas que tienen como contenido quejas en sentido estricto reciben como contestación habitual que han de formularse para su tramitación como tal por escrito, incluyendo en esta forma el fax y el correo electrónico. En lo referente al número de incidencias tramitadas por escrito, que revisten carácter de quejas, hay 43 desde junio a diciembre. Esas son a las que se les ha asignado el carácter de quejas y se han tramitado como tales por escrito. Ninguna de ellas culminó en expediente sancionador por no encontrarse motivo para ello por falta de concreción en la petición correspondiente o por desistimiento implícito tras la petición de datos complementarios que no fueron aportados por los interesados.

En cuanto a los motivos de las incidencias son heterogéneos y en muchos casos ajenos a las competencias del departamento, por lo que su tramitación consiste en dar el pertinente traslado al órgano competente en esos casos. Podemos reseñar las siguientes: por la pérdida de correspondencia en Correos; peticiones de arreglos o desperfectos en viviendas o acequias por obras del AVE realizadas por ADIF; por el retraso de la Dirección General de la Marina Mercante en la matriculación de una moto náutica o la inscripción de un título profesional en la libreta marítima; quejas derivadas a otros departamentos por resultar competencia del Ministerio de Industria, como el servicio de Telefónica, por presunta discriminación de usuarios de televisión por los concesionarios de este servicio público, o la instalación de cableado por ONO; o en su caso al de Vivienda, como carencia de problemas de los ciudadanos por carencia de viviendas. Por último, se pueden mencionar aquellas quejas masivas que superan los tres millares y que han sido remitidas por correo electrónico para la realización de las obras de la Dirección General de Ferrocarriles en las inmediaciones de la catedral de la Sagrada Familia en Barcelona, cuya tramitación resulta improcedente por falta de identificación correcta de los interesados. Hay reclamaciones anónimas, las hay con identidades ficticias y, en resumidas cuentas, en condiciones que dificultan o impiden la gestión de las reclamaciones a través de ese centro.

Por lo que se refiere a la segunda pregunta, en relación con las reclamaciones por pérdidas y retrasos en la entrega de equipajes en los aeropuertos, estas pueden responder a las siguientes tipologías: incidencias con el equipaje facturado (pérdida, deterioro, robo u otros) o retraso en la entrega de equipajes. En el primer caso, la queja o reclamación de los pasajeros se considera imputable a la compañía aérea que realiza el transporte del pasajero, por ello una vez recibidas son enviadas a esas

compañías. En el segundo caso, retraso en la entrega, la responsabilidad es atribuible a la compañía de asistencia o de *handling* tramitando hacia ella la reclamación. Es evidente que AENA, como gestora de los aeropuertos, hacen un poco de pararrayos de cualquier problema que ocurre en el aeropuerto. He recibido quejas, por ejemplo, de que no había fondos en los cajeros del BBV y cosas de este tipo. Quizás porque la presencia de AENA es suficientemente conocida recaen sobre esta entidad pública todo tipo de problemas que se plantean en los aeropuertos, que en algunos casos pueden ser atribuibles a su gestión, pero en muchos casos no lo son. Concretamente el manejo de las maletas se sitúa fundamentalmente en las compañías aéreas, por un lado, y en las compañías de *handling* de equipajes, por otro. Durante el año 2006 las quejas y reclamaciones recibidas en los aeropuertos de AENA por estos conceptos fueron respectivamente 5.732 y 1.209. Los datos del año 2007, en el periodo de enero a junio, sitúan estos valores en 2.736 y 606, respectivamente. La tendencia de este año es muy parecida a la del año pasado, si bien hay que tener en cuenta que los tráficos están creciendo mucho. Los datos sobre quejas y reclamaciones se suelen presentar en valores relativos referidos a los pasajeros comerciales del aeropuerto. En 2006 dichos valores relativos respecto a incidencias de equipaje facturado y retraso en la entrega de equipajes fueron de 36,3 quejas por millón de pasajeros en los aeropuertos de AENA. Los valores relativos con los datos provisionales de quejas y reclamaciones de 2007 en el periodo antes señalado son 35,1 quejas por millón de pasajeros. Para que se hagan una idea del volumen del movimiento de equipajes que se produce en nuestros aeropuertos, está prevista la manipulación de casi 200 millones de maletas en este año, de las cuales están previstas inicialmente 41 millones por Madrid-Barajas y 28 millones por El Prat. Probablemente se superen estas cifras porque con los sistemas de control que se han establecido para el paso de líquidos hay cierta tendencia a facturar más de lo que anteriormente se venía haciendo en esas circunstancias. Quiero señalar que los datos de incidencias que antes indicaba sitúan a los aeropuertos españoles, en concreto los de Madrid y Barcelona, entre los mejores de Europa. Detallar todas las quejas y reclamaciones en los periodos de tiempo considerados, desglosados por aeropuertos y compañías, sería abusar de la paciencia de S.S. y de esta Comisión. Tengo aquí esta información que, a través de la Presidencia, le facilitaré, si le parece oportuno.

En cuanto a las llamadas recibidas en el *call center* de AENA relativas a incidencias por retrasos y pérdida de equipajes, le indico a continuación el número de llamadas atendidas en relación con este asunto, ya que no se dispone de datos segregados por aeropuertos y compañías. La razón es que hay un *call center* de AENA, único, instalado en Sevilla, y allí es donde se centralizan todas las llamadas. Tengo aquí un cuadro donde aparecen desde enero a junio de 2007: en enero 414, en febrero 206, en marzo 275, en abril 294, en mayo 295 y

en junio 299. El total de enero a junio es de 1.783 quejas.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor secretario general, me ha leído con alguna apostilla las informaciones que yo tenía ya y poco me ha añadido. No voy a hacer gran referencia a la primera de las preguntas porque sería ocioso tratar de decirle que en cuanto a las quejas de los ciudadanos sobre el funcionamiento de Fomento parece que existe una reticencia en querer reconocer que no se corresponde con las reclamaciones que ellos hagan. También es verdad que hay muchos que se quejan, pero que luego encuentran tantísimas dificultades para poder tramitar una queja que prescinden de ella o desisten implícitamente, como usted ha dicho anteriormente en uno de los motivos. Merece la pena que profundicemos en la respuesta en cuanto a las pérdidas de equipajes y retrasos, pero no en los equipajes. La pregunta era: retrasos y pérdida de equipajes, retrasos en los vuelos. Es posible que no estuviera muy bien redactada la pregunta y entonces hayamos ceñido toda la respuesta a los retrasos en equipajes y a la pérdida de los mismos; da igual. Son importantes las dos cuestiones pero vamos a ceñirnos a la de los equipajes, aunque también haré una referencia a los retrasos en general.

Señor secretario, que usted me diga que hay un *call center* único en Sevilla y que no se puede discriminar cuáles son las compañías y los aeropuertos a los que se refiere no es creíble. Llamamos al *call center* de Sevilla y dicen: en tal aeropuerto la compañía mengana me ha perdido esto, se ha retrasado, no me han dado el billete, no he podido embarcar, etcétera. Cómo no se va a saber. Que esté centralizado en Sevilla no quiere decir que no sepamos a qué compañías y a qué aeropuertos se refieren las reclamaciones, naturalmente que sí. Por tanto, esa respuesta —perdone, señor secretario general— no es de recibo. Ahora bien, señor secretario —lo he dicho al principio y se confirma con su respuesta—, que AENA trate de justificar que la responsabilidad de los equipajes y de los retrasos es de las compañías aéreas o de las de *handling* es, primero, no tener la sensibilidad suficiente con el ciudadano y, segundo, no querer abordar el problema en su integridad. En el pasado verano los incidentes por pérdidas de equipajes —vamos a hablar primero de esto— han sido enormes. Esos incidentes han llevado a que, o bien el equipaje definitivamente se ha perdido o bien el retraso en el retorno del equipaje ha fastidiado vacaciones, viajes especiales, etcétera. Sabe usted perfectamente cuál es la excusa y la justificación: que el ciudadano tiene derecho a una indemnización; pero, ¿cuál es la indemnización? Trescientos euros por la pérdida definitiva de la maleta, que no cubre ni siquiera el precio de esta y, en algún caso, la reposición de los gastos producidos por la ropa que se haya tenido que comprar. Señor secretario, las compañías aéreas y

las de *handling* por 300 euros por pérdida se lavan las manos. El servicio que se le da al ciudadano es penoso. Esa responsabilidad, aunque el operador sea distinto de AENA, es de los aeropuertos españoles. No le estoy hablando tampoco de la crítica de un partido político a otro, sino simplemente de que tenemos que hacer un esfuerzo por modificar la reglamentación española —que no tiene nada que ver con la europea— y actuar exigiendo a esos operadores que el trato al ciudadano sea muy distinto y se sea sensible. Yo he visto —y usted también— familias enteras, que tenían una semana de vacaciones, a las que han dado la maleta cuando han regresado. Eso destroza, como usted se puede imaginar, las vacaciones y hace que el grado de satisfacción del viajero sea cero. El viajero le echa en parte la culpa a la compañía aérea —no lo voy a negar, es obvio— pero también al funcionamiento del aeropuerto porque no sabe dónde ha perdido la maleta realmente, porque todo el mundo se lava las manos, se echan la culpa el uno al otro. Eso es así de obvio y deberíamos actuar.

Termino, señor presidente. Con relación a los retrasos en los vuelos de las compañías aéreas, es verdad que normalmente se producen como responsabilidad de las mismas, pero también es cierto que algunos se producen por el funcionamiento de los aeropuertos. No existe un mecanismo por el cual se sancione a la compañía aérea por un funcionamiento en el cual la excusa de retraso en la conexión anterior no la tenga que pagar el usuario. Ese retraso en la conexión anterior, esas pruebas técnicas o descanso del personal...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, termine ya.

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

Eso no evita que se esté causando un perjuicio importante, al ciudadano al cual no puede ser ajeno el Gobierno. Señor secretario, creo que hay que girar en las responsabilidades de nuestros operadores aeroportuarios, concretamente AENA, y no echar la culpa a quien efectivamente puede ser que la tenga y no responsabilizarse cuando la infraestructura y la gestión la lleva el propio AENA.

Disculpe, señor presidente, por haberme excedido en el tiempo.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Palau Taboada): Le voy a dejar una estadística, además de las anteriores, en la que se reflejan las incidencias sobre equipajes facturados y por retrasos en la entrega del equipaje. Es cierto que ahí puede haber por nuestra parte una mala interpretación de la pregunta efectuada por ustedes. Le voy a entregar una clasificación por millón de pasajeros, aeropuerto por aeropuerto, y de las compañías aéreas clasificadas por ese tipo de

retrasos en la entrega de equipajes. Eso por un lado. Por otro, le voy a pasar una estadística referida a los años 2005, 2006 y al primer semestre de 2007, facilitada por la Asociación Europea de Líneas Aéreas, donde se puede comprobar perfectamente que Madrid y Barcelona, de los diez aeropuertos mayores de Europa, son los que tienen menor número de incidencias en equipajes. Son datos facilitados por la Asociación de Líneas Aéreas, y los tiene a su disposición. Concretamente, puedo decirle que de enero a junio de 2007 —por coger la referencia más reciente— hay un 17,7 por mil de pérdida de maletas en Madrid, mientras que, por ejemplo, en Heathrow hay un 54,6 por mil de pérdida de maletas; Barcelona tiene un 16 por ciento de pérdida de maletas por cada mil pasajeros. Madrid y Barcelona, como digo, son los que están más abajo en la clasificación. No se puede negar que hay problemas y que en un transporte de este tipo se pueden plantear muchos problemas de funcionamiento, pero las cifras que estamos manejando no hay más remedio que tratarlas estadísticamente. Como vemos, esta situación que ha descrito como de cierto caos en los aeropuertos españoles no es tal, niego la mayor, porque si es así todos los aeropuertos europeos serían mucho más caóticos que los nuestros.

— **NÚMERO DE INSPECCIONES E INCIDENCIAS REALIZADAS A AERONAVES EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/130989.) (Número de expediente 181/003657.)**

El señor **PRESIDENTE**: Queda una pregunta, que figura con el número 12, relativa al número de inspecciones e incidencias realizadas a aeronaves en los aeropuertos españoles, también del señor Ayala, quien tiene la palabra para formular la pregunta.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Esta pregunta no tiene respuesta, ni tardía. Señor secretario general, las estadísticas no consuelan a los que pierden las maletas, y que seamos los mejores de Europa —que probablemente lo seamos, no se lo discuto— no justifica que tengamos que dejar de atender a los ciudadanos. Eso tiene relación también con otra cuestión, porque este grupo ha estado atento a sus funcionamiento, que son aquellas actuaciones que se han llevado a cabo por la Dirección General de Aviación Civil y que son la respuesta a ese plan de choque en el cual el ministerio puso su empeño pero cuyos datos no conocemos. Me gustaría, señor secretario general, que usted me respondiera al contenido de la pregunta.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Palau Taboada): Entre las inspecciones relacionadas con las aeronaves que realiza la Dirección General de Aviación Civil, siguiendo para ello la normativa tanto española como de la Unión Europea, existen diversos tipos, que van desde la renovación de su certificado de aeronavegabilidad o la aprobación de operaciones especiales hasta el seguimiento de su aeronavegabilidad continuada. Tomando como referencia el periodo entre enero y noviembre de 2007 se puede indicar que, contabilizando solo los principales procesos inspectores, han sido inspeccionadas, dentro del programa SAFA, que se refiere a aeronaves extranjeras, 1.472 aeronaves extranjeras en aeropuertos españoles. A través del programa SANA, que se refiere a aeronaves y empresas nacionales, se han realizado 989 inspecciones de aeronaves nacionales, programadas desde los servicios centrales de la Dirección General de Aviación Civil, habiendo sido inspeccionadas otras 2.647 aeronaves nacionales por las oficinas regionales de Seguridad en Vuelo de la Dirección General de Aviación Civil; con ello se totalizan 5.108 aeronaves inspeccionadas. Le ahorro a S.S. la comparación con la situación de legislaciones anteriores porque los porcentajes se disparan, se multiplican y son cifras realmente incomparables. Dentro de estas inspecciones pueden ser detectadas discrepancias de diversa índole. Estas discrepancias —en el mundo de la aviación civil se califica así a los defectos que se aprecian en las diferentes inspecciones— conllevan distintas medidas tendentes a prevenir cualquier condición de inseguridad y, dependiendo de su categoría, la acción puede llegar a la parada de la aeronave en tanto no se solucione el problema detectado. Es digno de señalar asimismo que las operaciones para mantener las aprobaciones técnicas CAMO —esto significa *Continuing Airworthiness Management Organization*—, que parten de 145 centros de mantenimiento aeronáutico, están obligadas a controlar y subsanar las discrepancias que puedan aparecer durante el servicio de la aeronave y a comunicarlo a la Dirección General de Aviación Civil. Durante la inspección se anotan las discrepancias con su categoría y la actuación que debe tomarse para subsanarlas y que puede ser acción inmediata o diferimiento de la acción, según el tipo y la categoría de la discrepancia, siempre atendiendo a la legislación vigente y a la documentación del fabricante de la aeronave. El total de discrepancias detectadas en el periodo de referencia anterior ha sido de 2.732 en inspecciones SANA y 2.939 en inspecciones SAFA. Apreciará S.S. que el número de discrepancias es superior al de inspecciones. Eso no quiere indicar más que el hecho de que en algunas inspecciones se han detectado diversas discrepancias.

En cuanto a los expedientes iniciados en el periodo enero-octubre de 2007 se han abierto veinticinco expedientes sancionadores y tres expedientes informativos, todos ellos por distintas irregularidades o discrepancias graves o muy graves detectadas en las inspecciones

efectuadas y que no fueron resueltas en el momento, porque se detectan discrepancias que inmediatamente se subsanan por la compañía. La diferencia de por qué hay muchos menos expedientes abiertos es porque se han subsanado las discrepancias detectadas. Estos son los datos fundamentales que quiero señalarle.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: No tengo nada que añadir.

**COMPARECENCIA DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE MARINA MERCANTE Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA, SASEMAR (MARTÍNEZ MARTÍNEZ), PARA EXPLICAR EL PLAN DE SALVAMENTO MARÍTIMO 2006-2009 Y LAS MODIFICACIONES EN EL ORGANISMO ACTUAL. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 212/001060.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, damos por finalizadas las preguntas. Pasamos ahora a la celebración de las comparecencias, comenzando con la del director general de Marina Mercante y presidente de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar), para explicar el Plan de salvamento marítimo 2006-2009 y las modificaciones en el organismo actual, solicitada por el Grupo Parlamentario Mixto. **(Pausa.)**

Tiene la palabra para sustanciar el objeto de la comparecencia.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE MARINA MERCANTE Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA, SASEMAR** (Martínez Martínez): El Consejo de Ministros de 5 de mayo de 2006 aprobó el Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-2009. Este Plan nacional tiene una envolvente estratégica que consiste sencillamente en potenciar el sistema de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación, basándolo en recursos y medios económicos. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)** Dentro de esa envolvente estratégica hay formulados unos objetivos del plan: en primer lugar, la prevención, es decir tratar de evitar en la medida de lo posible y reducir emergencias marítimas; en segundo lugar, la reacción ante los incidentes, mejorando la respuesta a las emergencias marítimas; y, en tercer lugar, prestar especial atención a determinados sectores de actividad con riesgos singulares. Como decía, fue aprobado por el Consejo de Ministros en mayo de 2006 y está dotado con 1.023 millones de euros, de los cuales el 50 por ciento corresponde a inversiones y el otro 50 por ciento a gastos de operación y mantenimiento. Respecto del Plan 2002-2005 multiplica por siete los recursos para inversiones y duplica los de ope-

ración y mantenimiento. A día de hoy, por dar una información de cómo se va desarrollando, el 61 por ciento de las inversiones del plan han sido ya ejecutadas o están comprometidas. Asimismo, el 41 por ciento de la dotación para operación y mantenimiento ya ha sido ejecutado. Los recursos humanos de salvamento marítimo se han incrementado en su conjunto en un 55 por ciento respecto a 2004. El Plan nacional se aprueba siguiendo todos los trámites preceptivos y va precedido de un plan puente establecido por el Gobierno para cubrir aquellas lagunas que se habían detectado en el ámbito de la vigilancia marítima y de la lucha contra la contaminación. Por tanto, ese plan puente sirve de enlace entre el Plan Nacional de Salvamento 2002-2005 y el de 2006-2009. Desde la aprobación del plan —aunque no me gustaría cansar demasiado a SS.SS. con cifras— se ha asistido a 55.626 personas, en inmigración irregular ha habido 810 emergencias atendidas y 37.500 personas asistidas, que en muchos casos hubieran fallecido. Este plan, dentro de los objetivos generales que se señalaban, se estructura en una serie de programas que enlazan con la prevención y con la reacción y que, en definitiva, desarrollan esos objetivos generales. Esos programas están clasificados y, en primer lugar, está el programa de medios de salvamento y lucha contra la contaminación. Es un programa eminentemente de reacción pero es el más sustantivo, dada la carencia de medios con los que nos encontramos. Hay un programa de centros periféricos; hay un programa de formación y prevención; un programa de investigación e innovación; un programa de coordinación y un programa de seguridad de buques pesqueros que, en buena parte, recoge el acuerdo de Consejo de Ministros que se sustancia en la colaboración muy importante entre tres ministerios: el de Fomento, el de Agricultura, Pesca y Alimentación y el de Trabajo. Voy a pasar de forma rápida a contemplar los seis programas, dándoles cuenta de los objetivos que recogía el programa y de cuál es su situación en la actualidad. En primer lugar abordaré el problema de medios de salvamento y lucha contra la contaminación. Lo desglosamos en flota marítima, flota aérea y flota de tierra, aunque es mejor decir bases estratégicas o medios en tierra para la lucha contra la contaminación y el salvamento. En lo que se refiere a flota marítima, comenzando con el tipo de intervención más inmediata, las salvamares o lanchas rápidas —las que ustedes están acostumbrados a ver en los puertos—, que son las que más actuaciones llevan a cabo, el programa proponía la adquisición de 16 embarcaciones tipo Salvamar, de forma que se llevara la flota de salvamares de este tipo a 55 a final del plan. En este momento se han adquirido 8 salvamares y su flota actual es de 53 unidades. Había 40 en 2004, 45 a la hora de redactar el plan y en la actualidad tenemos 53. Asimismo, aparte de la entrada en servicio de estas salvamares, tenemos en construcción otras 3, con lo cual el plan de dotación de salvamares estaría completo, si quitamos aquellas que van a ser renovadas para completar el total de 55, teniendo en cuenta la modernización

habida. No solo es la construcción de salvamares, sino también las modificaciones o las mejoras que se han introducido en cuanto a material de comunicaciones, cascos con sistemas de comunicación integral para las tripulaciones, redes de rescate, etcétera. En definitiva, se ha realizado la mejora de la zona de rescate en catorce embarcaciones, estando programada la de las restantes. Además, se han intensificado muy sensiblemente, como ustedes conocen, durante estos dos últimos años los problemas debidos a la inmigración ilegal, por lo tanto la necesidad del tripulante adicional se ha materializado en las zonas más sensibles a esta inmigración. En el segundo escalón de lanchas rápidas tenemos la flota de lanchas rápidas polivalentes. Esta es una introducción nueva, es decir es un medio que hemos introducido *ex novo* en el plan. Ahí está la adquisición de 10 embarcaciones rápidas de las características que le relato. Las salvamares son como vectores, circulan a 38 ó 39 nudos, pero junto a la prontitud de respuesta tienen un inconveniente, y es que no tienen una gran capacidad de remolque. Eso tratamos de suplirlo mediante unas lanchas rápidas polivalentes, es decir que tengan prácticamente la velocidad de las salvamares —vamos a llegar a 27 nudos—; que tengan una capacidad de remolque, que puede servir para sujetar mercantes o para remolcar pesqueros de un cierto porte, con una capacidad de tiro de 20 toneladas y una autonomía de 1.000 millas. Además de esta multifuncionalidad hay una nueva, y es la capacidad de patrullaje debido a que la tripulación es o puede ser autónoma, dado el tamaño de la lancha, y tiene una autonomía de 1.000 millas. Las diez embarcaciones representan una inversión de 60 millones de euros y hay en construcción cuatro que ya están contratadas, en ejecución y estarán concluidas a finales de año o comienzos del año próximo, se podrán incorporar por tanto a nuestra flota de salvamento. Las cuatro representan una inversión de 24 millones de euros.

El tercer nivel se refiere a los remolcadores de tipo convencional. Hasta ahora teníamos una flota de remolcadores de la cual solo tres eran propios y el resto eran remolcadores en disponibilidad y alguno en dedicación absoluta. Estamos tratando de suprimirlo, los medios tienen que ser propios y vamos a sustituir todos los contratados por remolcadores de Salvamento Marítimo y sustituiremos también los siete que tenemos fletados por siete propios. En este momento se están construyendo cuatro, el primero entrará en servicio a finales de febrero y los tres restantes distribuidos con mes o mes y medio hasta primeros de agosto, en que lo hará el cuarto. Las características son unos 40 metros de eslora, una capacidad de tiro superior a 60 toneladas y una autonomía de 6.000 millas. Estos cuatro buques representan una inversión de 41 millones de euros y naturalmente los siete remolcadores se pueden multiplicar por diez y pico.

El cuarto nivel es la flota de buques polivalentes de lucha contra la contaminación, que ustedes ya conocen porque afortunada y desafortunadamente los habrán

visto en servicio en determinadas ocasiones. Los cuatro buques son *Luz de Mar*, *Miguel de Cervantes*, *Don Inda* y *Clara Campoamor*. Los dos primeros entraron en servicio en 2005, *Don Inda* y *Clara Campoamor* lo hicieron respectivamente a finales de 2006 y 2007, y las características ustedes las conocen. Los dos grandes, *Clara Campoamor* y *Don Inda*, tienen una capacidad de almacenamiento de 1.750 metros cúbicos, en tanto que la de *Luz de Mar* y *Miguel de Cervantes* es de 300. Entre los cuatro suman 4.075 metros cúbicos de capacidad de recogida. Esta actuación ha supuesto una inversión superior a 100 millones de euros y además multiplicar por 50 la capacidad de recogida existente en 2004. No voy a hacer una síntesis de cuanto he comentado, el cuadro está a su disposición.

Voy a pasar a la flota aérea. En cuanto a helicópteros, el objetivo del plan era duplicar el número de helicópteros y sus bases: diez frente a cinco, y alcanzar esos diez helicópteros mediante la construcción de ocho propios y dos fletados. A día de hoy los seis helicópteros disponibles —había cinco en 2004 y añadimos uno más en Almería— están fletados y tienen una antigüedad importante. En los próximos días, la semana que viene, y en los primeros días de enero se van a incorporar a la flota, sin quitar ninguno de los existentes, tres helicópteros propios de nueva construcción, dos en diciembre y el tercero en enero. Tres helicópteros de una generación distinta con velocidad de 165 nudos, radio de operación superior a 250 millas y dos grúas en tándem de 272 kilogramos cada una, así como cámara de visión nocturna; además, están en construcción dos helicópteros adicionales. En definitiva, tenemos tres que entran en servicio y dos que lo harán a comienzos del año 2009. La inversión comprometida o ejecutada hasta este momento es de 59,13 millones de euros, casi 60 millones. Además de los helicópteros, el recurso humano es fundamental y se ha incrementado el número de tripulantes para su permanencia continua en bases reduciendo el tiempo de respuesta, de manera que tienen implantada la presencia física en base veinticuatro horas dividiendo por tres el tiempo de respuesta.

En cuanto a la flota aérea de ala fija, aviones, una novedad que el plan introduce —anteriormente no había ningún avión— es la adquisición y puesta en servicio de cuatro aviones propios, uno de ellos para cobertura. Actualmente hay tres aviones propios, es decir, están cumplidas las tres cuartas partes de este objetivo y son tres CASA —que habrán visto también—, los CASA 235, especialmente configurados para misiones de rescate de vigilancia aérea, con radar de apertura lateral para localizar contaminación, infrarrojos, radiómetro de microondas y un láser de flúor para discriminar el tipo de contaminante. Tienen su base en los aeropuertos de Las Palmas, Valencia y Santiago y los tres aviones han supuesto una inversión conjunta superior a los 91 millones de euros. Asimismo, como ustedes saben, el plan contemplaba, cuando estos aviones estaban en construcción, la incorporación de unos Baron Beech-

craft contratados a la empresa Senasa. Una vez que los nuevos, los CASA, han entrado en operación, hemos retirado los tres correspondientes y hemos dejado un Baron Beechcraft en Almería tomando en consideración la fuerte incidencia que este año ha tenido ahí el fenómeno de la inmigración ilegal por vía marítima. De manera que en 2009 tendremos ocho helicópteros propios y dos fletados con una flota de un total de diez que duplica la existente en 2004. Con estos medios se ha logrado disponer por primera vez de un sistema de vigilancia aérea, reducir muy sensiblemente, dividir por tres o cuatro el tiempo de respuesta, incrementar sustancialmente la capacidad de rescate y multiplicar por cincuenta la capacidad de recogida de productos contaminantes. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Respecto a lo que antes tildaba de flota de tierra, en lo que se refiere a las instalaciones en tierra aportadas y previstas, tenemos la red de bases de salvamento y lucha contra la contaminación. En 2004 teníamos una base estratégica de lucha contra la contaminación en Coruña y otra en Madrid, con lo cual un incidente en el Mediterráneo podría obtener respuesta muchas horas o días después. Dentro de lo que marca el plan que consideraba la creación de seis bases estratégicas de salvamento y lucha contra la contaminación, en este momento se han puesto en servicio cinco nuevas bases estratégicas que son las de Santander, Castellón, Sevilla, Cartagena y Tenerife, alguna de ellas de forma provisional porque naturalmente construir una nave o poner unos sistemas de tratamiento para limpieza de barreras que van a ser casi únicos en el mundo lleva su tiempo.

A estas bases se añaden bases locales para respuesta inmediata. Asimismo, se ha puesto en servicio una red de bases de actuación subacuática. Había una en Alicante y en este momento tenemos dos bases permanentes localizadas en Alicante y en Coruña y cuatro bases operativas. Estas bases permanentes cuentan con todo tipo de elementos: cámara hiperbárica, material de buceo, equipo de intervención y un equipo de disponibilidad veinticuatro horas durante los 365 días al año. Las otras cuentan con equipo de buceo pero tienen menor dotación y están dotadas de material complementario.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Martínez, no tiene una limitación específica de tiempo en la comparecencia, pero le pediría que fuera sintético porque nos queda una comparecencia posterior y las intervenciones de los grupos. Le rogaría que hiciese un esfuerzo de síntesis.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE MARINA MERCANTE Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA, SASEMAR** (Martínez Martínez): Así lo intentaré, señor presidente.

En lo que se refiere al programa de centros periféricos, hemos pasado revista a la flota aérea, a la flota marítima y a las bases estratégicas, es decir, capitanías marítimas y centros de coordinación de salvamento. Por lo que se

refiere al incremento y adecuación de recursos de capitanías marítimas, se ha incrementado sensiblemente, en más de un 50 por ciento hasta la fecha, el número de inspectores y el año que viene ese número estará duplicado cuando se incorporen los de 2007 y 2008, y en un 16 por ciento el personal administrativo. Se ha realizado una inversión superior a los 8 millones de euros en construcción y mantenimiento de capitanías, y, muy importante para el funcionamiento de la Administración marítima, se ha invertido una cantidad superior a 6 millones de euros en informatización de procedimientos. Se ha completado la renovación de equipamiento tecnológico de los centros de coordinación de salvamento en Tarifa, La Coruña y Finisterre, y están en renovación los de Las Palmas, Tenerife, Bilbao, Gijón, Barcelona y Almería. La inversión comprometida o ejecutada es de 17 millones de euros. Se ha implantado el AIS en toda la costa española y se ha monitorizado para dar cumplimiento a las medidas asociadas a la zona de especial sensibilidad de Canarias, así como al dispositivo de Cabo de Gata y al dispositivo de separación de tráfico, la modificación del Estrecho. En cuanto al sistema integrado para la emisión de los radioavisos locales y costeros, las tareas que venían siendo ejecutadas por el Instituto Hidrográfico de la Marina han sido asumidas y están gestionadas en la actualidad por Salvamento Marítimo.

En relación con el Plan de formación y prevención hay algunas cuestiones que me gustaría señalar. En primer lugar, en la formación del personal de Salvamento Marítimo se han impartido más de 35.000 horas, con un total de asistencia de 1.187. Se han realizado unos mil ejercicios de entrenamiento de tripulaciones, de lucha contra la contaminación y de buceo al año. Por lo que se refiere a formación y sensibilización de los usuarios del mar, se han llevado a cabo importantes campañas de sensibilización con utilización de nuevas tecnologías de la formación, se han impartido numerosos cursos, se ha distribuido masivamente entre organizaciones y clubes náuticos módulos interactivos, folletos divulgativos, pegatinas y todo aquello que puede contribuir a mejorar la seguridad marítima. Hay 1.524 alumnos que han recibido formación en seguridad marítima con unidades móviles y 2.287 profesionales de Marina Mercante han recibido formación específica. Se está renovando el Centro Jovellanos, en este momento está en ejecución el contrato para la renovación de los simuladores y ampliación del edificio; se está adquiriendo el equipamiento necesario para los cursos de abandono de helicóptero y para los cursos de bote de rescate rápido, por lo que en total se han comprometido 3,7 millones de euros.

El elemento preventivo es la función inspectora y uno de los elementos sustantivos del plan era el refuerzo de los medios de inspección. A finales de 2004 había 153 inspectores, en abril había 124. Cuando acabe el plan tendremos 307 inspectores. En este momento tenemos ya incorporados 106 más. Se ha creado una oficina técnica propia con inspectores procedentes de sociedades

de clasificación que han accedido, mediante oposición, al cuerpo de ingenieros navales o al cuerpo facultativo de Marina civil y en este momento disponemos de una cierta autonomía que queremos ir incrementando hasta el final del plan. Se ha hecho un plan de calidad de la inspección y además hemos hecho también un plan de calidad de todo aquello relacionado con la inspección. Por ejemplo, se han realizado auditorías a las sociedades de clasificación, que están acreditadas y reconocidas en España: el Bureau Veritas, el Registro Italiano Navale y el Germanischer Lloyd, dentro del programa de control de estas sociedades. Nos hemos sometido voluntariamente a la auditoría de OMI. Esto no ha sido voluntariamente, pero hemos sido auditados por EMSA con un resultado positivo y hemos realizado, por primera vez, auditorías de mercado en los salones náuticos, lo cual tiene que ver mucho con la seguridad marítima de las embarcaciones de recreo. Estamos formando con numerosos cursos a nuestros inspectores y, como resultado de esa inspección, saben SS.SS. que nuestra flota pasó a la lista blanca. No solo nos hemos mantenido en ella, sino que hemos ganado abundantes posiciones. Somos el segundo país en inspecciones MOU, por detrás de Italia, y somos los primeros en inspecciones ampliadas, lo cual nos coloca en una buena situación respecto del cambio de sistema de inspección. Con el nuevo sistema no se trata de hacer un número determinado, sino sencillamente de hacer inspección a los buques de riesgo. En este momento estamos comenzando un programa de lista blanca española para aquellos buques que no realizan viajes internacionales y que no pueden ser detenidos en puertos exteriores, puesto que no van allí.

Hemos fomentado la cooperación creando un verdadero espacio de investigación. Se está participando activamente —no lo voy a leer— en diferentes programas europeos. Tenemos suscritos multitud de convenios con universidades, centros de investigación, con la Fundación Innovamar, con el Consejo Superior, con la Agencia de Seguridad Marítima, etcétera. En el plano normativo, que forma parte del elemento fundamental para la prevención, hemos establecido el reglamento de radiocomunicaciones marítimas —reglamento importante en seguridad marítima—; el reglamento de seguridad de pesqueros menores de 24 metros, que cubre un vacío relevante, y una orden para titulaciones de recreo que, con la introducción del sistema mundial de socorro, las prácticas de radiocomunicaciones y el incremento del número de prácticas, va a dar lugar a una mejora importante de la formación de estos titulados y de esta flota tan relevante.

Instrumentos generales de coordinación. Hemos ratificado el convenio, con la Xunta de Galicia. Existía un convenio, del año 1990, que se ha ampliado fundamentalmente en el campo de la lucha contra la contaminación, que fue firmado hace unos meses entre el presidente de la Xunta y la ministra de Fomento. Es un convenio que ha funcionado muy bien. Hemos firmado un convenio de colaboración en esta materia con el

Gobierno de Cantabria y en fechas breves se hará con la Región de Murcia. Hemos realizado convenios con otros organismos de la Administración General del Estado, tanto en colaboración con el Ministerio del Interior —protocolos que en este momento estamos perfeccionando— como con la Armada, con el Ministerio de Defensa, en todos los ejercicios Famex 06, 07 y 05.

En cuanto a la colaboración internacional, hemos mantenido una especial colaboración con los países del entorno. En julio de 2006 se llevó a cabo por primera vez con Marruecos un ejercicio de simulacro de salvamento de un ferry. Se hizo en aguas españolas, en la bahía de Algeciras. En mayo de 2007 nuestros amigos de Marruecos organizaron el mismo ejercicio en aguas de Tánger. Estamos colaborando con Portugal en el control de tráfico en la fachada atlántica. Han participado con nosotros en el ejercicio de ría de Vigo y nosotros, a su vez, en el de Lisboa, celebrado hace algunas fechas. Con Francia, aparte del desarrollo de los ejercicios correspondientes a los planes Golfo de León y Golfo de Vizcaya, estamos participando y tenemos reuniones continuas con los prefectos franceses. Está en desarrollo el acuerdo Francia-Italia-España para la vigilancia aérea en prevención de la contaminación, cuestión importantísima por solape de zonas y para la persecución de todos aquellos barcos que originan sentinazos en el Mediterráneo. Asimismo, hemos organizado en Barcelona con Rempec la reunión internacional conmemorativa del convenio con un seminario sobre puertos de refugio.

Respecto a episodios de contaminación, se han firmado convenios con Feique, la Industria de Química Española; se ha ayudado a las comunidades autónomas que colaboran en la redacción de los planes territoriales —Cataluña, Canarias, Baleares, Galicia y Murcia—; se han formado dos mil alumnos de las distintas comunidades en materia de lucha contra la contaminación y se han analizado los ejercicios correspondientes.

En cuanto al programa de seguridad de los buques pesqueros, hay algunas cuestiones. He citado anteriormente las cuestiones normativas atinentes a los buques pesqueros menores de 24 metros, el programa de ayudas que sale del acuerdo tripartito y el acuerdo de Consejo de Ministros entre los tres ministerios citados, que se está realizando y calculo que a final de año habremos otorgado en ayudas 3 millones de euros. Les digo esto porque las últimas peticiones se están analizando. Se han firmado convenios con distintos organismos, fundamentalmente con el Canal de El Pardo y con la Politécnica de Madrid, al objeto de establecer programas sobre estabilidad de pesqueros y equipos de información al patrón. Me gustaría resaltar las inspecciones realizadas, fuera de las regladas, a los pesqueros. Por un lado, Marina Mercante comenzó con un programa especial de inspecciones no regladas, y en el año 2007 hemos realizado 316 inspecciones; inspecciones que son comprensivas, que tratan de sensibilizar al sector pesquero para que ponga fin a determinadas prácticas. En este sentido, funcionarios de Inspección Pesquera, Inspección de

Trabajo e Inspección de Seguridad Marítima han realizado, conjuntamente, 382 inspecciones aleatorias y sin previo aviso a buques pesqueros. Ese era un programa contemplado dentro del acuerdo del Consejo de Ministros para realizar por un periodo concreto, y se ha decidido prorrogarlo indefinidamente. Se están realizando, naturalmente, jornadas sobre el sistema mundial de socorro. La campaña de sensibilización con el lema *Amarra tu vida* ha llegado a siete mil personas. Esto se completa con los DVD, con las charlas en cofradías a cargo de capitanes marítimos y personal de salvamento marítimo. Se han realizado ejercicios de protección de caladeros. Hemos actuado junto con el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en un manual para la armonización de los procedimientos por parte de los dos ministerios. También hemos participado en la elaboración de la ley para regularización del mismo. En definitiva, creo que el desarrollo del plan está siendo satisfactorio. Repito que las cifras de ejecución —cuando llevamos año y medio de ejecución del plan— están bastante por encima de lo esperable.

Señorías, siguiendo la recomendación del presidente, me limito a concluir aquí mi intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra ahora el portavoz del Grupo Parlamentario Mixto señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Comenzaré por aclarar que el salvamento marítimo merecía más debates parlamentarios. Sin duda, es atribuible a las limitaciones que como grupo político tenemos en la actuación parlamentaria, derivado de la amplitud de los temas que se tratan en este ministerio.

Empezamos muy bien la legislatura, desde el punto de vista del debate parlamentario, en relación con algunos siniestros que acontecieron en Galicia, en particular el de *Bahía*, que llevó a la aprobación de una moción que tuvo alguna eficacia, aunque limitada. Tenemos que reconocer que desde el año 2004, en que tomó posesión el nuevo Gobierno y, sin duda, espoleado por las consecuencias de la catástrofe del *Prestige* y el debate inicial da la legislatura, se han mejorado sensiblemente los medios materiales. Eso no se va a negar, porque estaba el proceso abierto a la catástrofe del *Prestige*, así como existían determinados siniestros de buques pesqueros que dieron mucho que pensar. En relación con el siniestro del *Bahía* se aprobó una moción en el Congreso de los Diputados cuyo primer punto decía que había que establecer con urgencia las medidas correctoras necesarias en la gestión del sistema mundial de socorro por parte de la Dirección General de la Marina Mercante y Sasemar, de forma que no se produjeran deficiencias e irregularidades en su funcionamiento. Otros puntos que se aprobaron tuvieron mejor suerte que este, porque efectivamente hay más personal y más flotas, tanto de barcos, como de helicópteros y de buques antipolución. Sin duda alguna los buques son más ade-

cuados y tienen personal cualificado, se incluyen buzos en lugares donde antes no los había y posiblemente haya una relación más fundamentada con algunas comunidades autónomas, aunque distemos mucho de haber dado pasos competenciales muy necesarios. En el terreno de la seguridad de los hombres del mar, especialmente de los que trabajan en la pesca, se están dando pasos interesantes, aunque, por limitaciones de otro tipo que después explicaré, los resultados hayan sido aún pequeños. Lo que le quiero decir con esto, señor director general, es que ahora ya no estamos ante una cuestión de medios, estamos ante una cuestión de burocracia, capacitación e incluso clarificación del funcionamiento del sistema mundial de socorro. El problema es cómo minimizar los tiempos de respuesta en los medios de búsqueda y salvamento en el caso de una alerta de socorro. Hasta ahora, por todos los siniestros que ha habido en esta legislatura, hemos comprobado que aún sigue habiendo una errónea metodología a la hora de aplicar los criterios de salvamento por parte de Sasemar, de tal manera que los accidentes en el mar no son debidamente respondidos, no por falta de medios, vuelvo a repetir, sino porque existen problemas derivados de las formas de comunicación inapropiadas cuando se da este siniestro. El modelo más avanzado tecnológicamente del sistema mundial de socorro debe ser utilizado de tal manera que se sepa quién necesita la información, cuáles son las funciones de los otros elementos que forman parte del modelo y cuál es la prioridad en la transmisión. Hay que tener esto en cuenta porque van a darse situaciones en las que el tiempo de supervivencia cuando hay un siniestro es limitado. Uno puede sobrevivir con los dispositivos de salvamento, pero teniendo en cuenta el frío y las condiciones que se pueden producir, hay un tiempo muy limitado.

Voy a citarle tres ejemplos en los que se puede apreciar que el tiempo es oro y que no se utiliza debidamente por fallos en el funcionamiento del sistema mundial de socorro. Por ejemplo, en Galicia, en naufragios como el del *Sempre Casina*, se han producido retrasos de dos horas y media porque la alerta de socorro de la radiobaliza fue considerada falsa o porque no se han emitido los debidos mensajes que se transmiten por Canal 16 VHF, que pueden alertar a los barcos que están en la mar de acudir al socorro de determinado tipo de siniestros, este en particular. En el caso del *Nueva Pepita Aurora*, en el Estrecho de Gibraltar, se desconoce la hora oficial del naufragio e incluso la hora de la activación de la alerta de socorro de la radiobaliza. En el último, por poner el ejemplo más próximo, el del pesquero malagueño *Anastasio y Mercedes*, la situación es clara: sus cuatro tripulantes se pusieron a salvo en balsas salvavidas y horas después, estando en la bahía de Algeciras, fueron rescatados por un helicóptero de salvamento. Estuvieron en la mar cinco horas y cuarto a la deriva a menos de una hora de vuelo desde Algeciras y al sudoeste del puerto de Estepona.

Con estos datos tenemos que sacar alguna conclusión de que algo no funciona bien. Tenemos noticias de que muchas veces se recurre al teléfono móvil para llamar a los armadores de los barcos para preguntar, incluso después de un siniestro, si el barco está o no en puerto o en la mar en el momento del incidente, si se consideró una falsa alerta como en otras ocasiones, o una alerta real en el momento de emisión de la radiobaliza.

Señor director general, una vez que hemos superado la falta de medios o los medios inadecuados, ahora tenemos la obligación de comprobar y verificar el funcionamiento del sistema mundial de socorro. Primero, comprobando y verificando si están actualizadas las bases de datos del sistema MARS, que, como usted sabe, es el soporte del sistema mundial de socorro. Aquí hay muchísimas deficiencias. Sería bueno tomar en serio esta cuestión tal como pedíamos en el primer punto de nuestra moción. También hay que considerar que sin la escucha del Canal 16 en VHF, el sistema mundial de socorro carece de eficacia. Sabe S.S. que desde que fue instalado en 1999, las falsas alertas de socorro con la instalación del equipo electrónico son constantes. ¿A qué se puede deber esto? A varias cuestiones: a que los operadores no tienen el suficiente entrenamiento o a que no están actualizados los datos del sistema MARS. Sería interesante una mayor relación con Portugal pues hay que tener en cuenta que en Portugal no está implantado el SMS. Esto indica hasta qué extremo sería necesario seguir manteniendo el Canal 16 de VHF.

A partir de aquí podríamos mejorar muchísimo la situación. Todos pensamos que por mucho que se incrementen las unidades marítimas, las aéreas de salvamento y la lucha contra la contaminación, seguirá siendo deficiente la actuación si persiste el carácter prioritario de dar la respuesta desde tierra, despreciando la respuesta desde la mar, el error de concepto de los centros coordinadores de Salvamento en cuanto a la aplicación del reglamento de radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, así como un cierto incumplimiento sistemático del protocolo entre la Telefónica, la Dirección General de la Marina Mercante y Sasemar que genera bastantes problemas para la emisión inmediata de los preceptivos *Mayday Relay*, que son un buen instrumento para —vuelvo a repetir— mejorar el funcionamiento global del sistema. Vuelvo a hacer hincapié en esta cuestión. Usted sabe que el número de siniestros en los buques pesqueros y en los mercantes viene derivado de una situación donde se actúa de forma electrónica. Eso deja muchos vacíos que era imprescindible cubrir con la necesaria información, la necesaria formación y el necesario control de las bases de datos.

Por último, quiero referirme a dos cuestiones, señor director general. Ya en la etapa del Gobierno anterior fue muy problemático el comportamiento de Telefónica, reestructurando todo los servicios de las radios costeras. Ahora asistimos a una nueva fase de este problema. Al parecer, Telefónica informó verbalmente a sus empleados de que habrá un próximo concurso en el que se separará

la operación del mantenimiento. Parece ser que Telefónica va a ser quien se encargue del mantenimiento y unas empresas subcontratadas, probablemente Preservi y 2004, S.A, tendrán a su cargo la operación. Suponemos que la Administración tendrá conocimiento de ello. Quisiera saber, primero, si tiene conocimiento de este comportamiento de Telefónica y, segundo, si no cree que Fomento, y la dirección general correspondiente, no tendría que vigilar mejor que las operaciones y las estaciones costeras se entreguen a empresas que tengan suficiente solvencia patrimonial y profesional. Al mismo tiempo, me gustaría saber si todos los trabajadores de esas estaciones costeras van a tener la debida experiencia y no solamente la preparación teórica, porque, como sabe usted, hasta que es cualificación práctica siempre pasa un cierto tiempo. En definitiva, si se va a obligar a Telefónica a prestar el servicio de comunicaciones radiomárítimas, incluido el socorro y seguridad, como se hizo durante los treinta últimos años, por lo menos con esa fiabilidad.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez, le ruego que acabe.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Ya acabo, señor presidente. Una última pregunta. Después de reconocerle los avances que hay en materia de dotaciones, me gustaría que me dijera cuáles de todas esas nuevas dotaciones son las que están en el ámbito marítimo de Galicia exactamente en este momento, más que nada para tener una idea clara de cuál ha sido la mejora cualitativa en medios desde la catástrofe del *Prestige*. Deseo que pudiéramos paliar los siniestros en el mar, que muchas veces se cobran vidas humanas, además de inmigrantes, de trabajadores tanto de la Marina Mercante como de pesqueros, y que no quede en entredicho no por falta de medios sino por falta de la suficiente adecuación del funcionamiento del sistema.

El señor **PRESIDENTE**: A los grupos parlamentarios que quedan por intervenir les pediría, a se posible, brevedad; vamos muy mal de tiempo. Señor Mancha, tiene S.S. la palabra por el Grupo Parlamentario Popular.

El señor **MANCHA CADENAS**: Señor director general, ha tenido usted una intervención pausada, tranquila, que recordaba un poco la anécdota de aquella señora —era una señora ya mayor— que quería hacerse un retrato y tenía curiosidad por saber cómo evolucionaba el retrato, pero el pintor le ponía un lienzo y no la dejaba verlo. Al final apareció un retrato magnífico, con una líneas muy suaves, una elegancia, una placidez, una ternura... Y entonces el pintor le dijo a la señora: Ahora parézcase usted al retrato. Parézcase usted a lo que ha dicho usted. Yo le tengo que dar la bienvenida al señor director general pero al mismo tiempo tengo que darle no el pésame pero sí trasladarle la tristeza que nos produce que su singladura tenga un fin clarísimo

que es el 9 de marzo, porque así me parece que va a ser y que debe ser.

Usted ha hecho una exposición extremadamente larga y muy positiva, pero lo que yo tengo aquí es una petición de comparecencia del BNG, en la que se solicita que explique el Plan de salvamento marítimo 2006-2009 —salvamento viene de salvar y marítimo viene de mar—, es decir, qué han hecho ustedes sobre el salvamento de personas en el mar. Yo soy gaditano y, para bien o para mal, en este año 2007 la provincia de Cádiz ha sido azotada por tres catástrofes; muchas más, pero tres han sido muy importantes. Ha sido azotada por la catástrofe del *Sierra Nava*, chapapote puro, pequeño hermano del *Prestige*, pero *Prestige* al fin y al cabo, donde hubo oscuridad, donde hubo mutismo, donde hubo despropósitos, donde no se permitió a los voluntarios que accedieran, donde había un cerco de la Guardia Civil y donde la autoridad marítima, de la que usted es responsable, lanzó —y así se lo digo porque tengo pruebas—, en un error incalculable, a la embarcación sobre las rocas y no sobre el terreno arenoso, que era lo normal, aun con el aviso del propio capitán que hacía ver a la autoridad marítima que era un error ir hacia donde de alguna manera lo dirigían. Lo dirigían hacia las rocas de la Punta de San García y no hacia la arena, lo cual hubiera tenido unos efectos totalmente distintos a los que después tuvo. Los propios ecologistas trazan una línea de 10 kilómetros y sin embargo la ministra de Fomento, reprobada ayer por el Senado, solamente traza una de 2 kilómetros. Ese tema ya se debatió aquí y nosotros no fuimos atosigantes como lo fue el Partido Socialista con el *Prestige*, ni mucho menos. Hay otro suceso, que es el del *New Flame*. Al señor Moratinos se le llena la boca de hablar de sus magníficas relaciones con Gran Bretaña, y concretamente con la colonia de Gibraltar, pero no es capaz de conseguir que a este auténtico pedazo de chatarra, que está produciendo lastre, que está produciendo daño ecológico, daño medioambiental, daño a todas las aguas del Estrecho, de alguna manera se lo lleven ya de ahí. Seguramente, me va a contestar mi querido amigo, el diputado del Grupo Socialista Salvador de la Encina, y me va a decir que eso lleva su tiempo. El *New Flame* está allí, ha pasado por aguas españolas para llegar lógicamente a Gibraltar y está allí anclado. Eso no es nada comparado con el hundimiento del *Nuevo Pepita Aurora*.

Señor director general, el Grupo Parlamentario Popular el día 19 de septiembre —la tragedia fue el 5 de septiembre— solicita urgentemente la comparecencia de la ministra de Fomento, para que explique la actuación del Ministerio de Fomento en el caso del pesquero *Nuevo Pepita Aurora* y cuáles fueron las actuaciones tomadas para el rescate y salvamento de los trabajadores del mar, las medidas para la recuperación de los marineros fallecidos y, en su caso, reconocer las omisiones o deficiencias de su gestión durante este dramático incidente que ha costado ocho vidas humanas. El *Prestige* no costó ninguna vida humana. No se ha celebrado esta compa-

recencia. Aunque fuera urgente, la ministra ha considerado que el tema era baladí, que no valía la pena. Por eso, señor director general, permítame que, en el último tramo de la legislatura, cuando ya nuestras voces se van a callar y ya prácticamente, salvo algo verdaderamente urgente —que no quisiéramos—, no va a haber ninguna sesión de esta Comisión de Fomento más, me dirija a usted. No tengo otra solución. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)** Yo le he hecho al Ministerio de Fomento, a su dirección general, exactamente catorce preguntas y me han contestado ustedes a una, donde me dicen que las maniobras para sujetar el pesquero volcado, *Nuevo Pepita Aurora*, con la consiguiente pérdida de estabilidad y flotación, se hicieron correctamente. Se puede aseverar que las maniobras fueron correctas. Señor director general, yo le hago al Ministerio de Fomento 14 preguntas sobre todo lo que significó la ceremonia, que está dividida en varias fases: quién tiene culpa de que naufragara; qué tiene que ver *El Bahía* o los astilleros gallegos, donde pasaron sus controles rigurosos esas cuatro embarcaciones, hechos por técnicos, y que fueron evidentemente aprobadas; qué tiene que ver con un naufragio. Absolutamente nada.

Lo que nosotros señalamos con el dedo, señor director general, es que creemos que fue un auténtico desajuste, negligencia, torpeza, ineficacia, la labor del rescate, y sigue siéndolo. ¿Sabe usted por qué sigue siéndolo? Porque hoy todavía, en el periódico de ayer, martes 18 de diciembre, denuncian el retraso para comprobar las redes del *Nuevo Pepita Aurora*. Señor director general, en las redes del *Nuevo Pepita Aurora*, abajo, a 29 metros, puede haber restos humanos. No piense en la demagogia que tal vez pueda impregnar mis palabras. De verdad que no. No entendemos en Cádiz, en Barbate, en Andalucía y en España por qué todavía no se han rescatado las redes del *Nuevo Pepita Aurora*, donde los familiares tienen la sospecha de que hay restos humanos. De esto hablan los periódicos de ayer, día 18. Las indemnizaciones han tardado tres meses en pagarse a los fallecidos, no a los desaparecidos. Yo soy jurista y sé que hasta los tres meses no se puede dar por fallecido a un desaparecido en el mar, pero con relación a aquellos cuyos cuerpos que ya aparecieron desde el primer día ¿cómo se puede esperar tres meses para dar las pensiones y las indemnizaciones? ¿Usted se muestra satisfecho de las actuaciones llevadas a cabo por Salvamento Marítimo en el tema del *Nuevo Pepita Aurora*?

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Mancha, vamos justos de tiempo.

El señor **MANCHA CADENAS**: Termino en seguida. Las cofradías de pescadores, la asociación de armadores y las fuerzas políticas no están de acuerdo, pero me da igual. A mí lo que me preocupa es que los propios familiares de los ocho muertos digan, señor director general, estas palabras textuales: desde el primer momento todo

se ha hecho mal —está en los periódicos—; ustedes —dirigiéndose a Salvamento Marítimo la portavoz de los familiares— han pecado de soberbia y de orgullo y de una profesionalidad de la que carecen. Por último, ante tal desastre e inacción de Salvamento Marítimo —dicen los familiares—, buscaremos un abogado adecuado que no tenga miedo a la Administración. Fuerte, ¿eh?, que no les tenga miedo a ustedes. Esto es muy serio. Nadie ha dado cuenta de este tema, y hoy, por azar y porque así ha podido ser, yo le digo, señor director general, que su función, su misión y su acción han sido de total y absoluta ineptitud, y se lo digo desde la mayor educación y respeto hacia usted, a quien deseo lo mejor en la nueva singladura.

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

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Señor director general de la Marina Mercante, don Felipe Martínez, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista le quiero dar la bienvenida a esta Comisión de Fomento en su condición de presidente de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo o en su condición igualmente de director general de la Marina Mercante, y también le quiero mostrar nuestro reconocimiento por la explicación exhaustiva, seria y rigurosa, que nos ha dado. El litoral español tiene una zona de actuación marítima que abarca una superficie de un millón y medio de kilómetros, es decir, tres veces la extensión del territorio nacional, y la situación geográfica que ocupa España en Europa permite a nuestro país tener una posición central en lo marítimo y desplegar un liderazgo en muchas de las actividades, como sin lugar a dudas en estos últimos cuatro años se ha producido, a diferencia de etapas anteriores. El litoral, por tanto el transporte marítimo y la vida en la mar, es un auténtico bien público cuya defensa hace permanentemente este grupo parlamentario en estas Cortes Generales, y sinceramente creemos que en este periodo de Gobierno socialista se han aumentado la eficacia y los medios, como bien ha sido expuesto esta mañana por usted. Esa gestión correcta no siempre se ha dado, pues debemos recordar gravísimos accidentes ocurridos en nuestras costas recientemente, como la catástrofe del *Prestige*, que puso de manifiesto que el Gobierno del Partido Popular no estaba preparado para atender esas situaciones, que los dispositivos de intervención no estaban coordinados, que los medios públicos disponibles se habían quedado obsoletos o estaban en manos privadas. También sufrimos hace años tragedias humanas, como la de Rota, en Cádiz, que evidenciaron la necesidad de mejorar la capacidad de las labores de salvamento marítimo y la búsqueda de naufragos en el estrecho de Gibraltar. Esas carencias —y he puesto estos ejemplos anteriores por comparar dos etapas, ya que aquí se ha hablado de etapas anteriores— se visualizaron negativamente en el anterior Plan nacional de salvamento marítimo 2002-2005, que no contó, por ejemplo, señor

Mancha, con aviones de ala fija en la flota aérea, como sí que cuenta ahora, como acaba de exponer don Felipe Martínez, ni con embarcaciones rápidas polivalentes, ni con buques recogedores de productos contaminantes, ni con las suficientes bases estratégicas de salvamento y lucha contra la contaminación. Por eso, desde el Grupo Parlamentario Socialista consideramos que era necesario seguir reforzando las inversiones, como se ha hecho con el Plan nacional de salvamento marítimo y se seguirá haciendo, en elementos de vigilancia por avión, helicóptero, barcos que reduzcan el riesgo de catástrofe marítima, vertidos ilegales y búsqueda y rescate de buques y naufragos.

Nos consta que, en el tema de inversiones, desde Sasemar se ha hecho un esfuerzo, que yo me atrevo a calificar de espectacular, y usted mismo ha reflejado los datos. Por ser sintético y por seguir las recomendaciones de la Presidencia voy a relatar algunos aspectos muy concretos. De lo que hemos venido aquí a hablar, señor Mancha, es del Plan nacional de salvamento marítimo, aunque, si usted quiere, y no es culpa del compareciente, hablaríamos o deberíamos hablar de lo que usted ha traído aquí a colación, que es la catástrofe del *Nuevo Pepita Aurora*, en Barbate, pero ese no es el motivo de la comparecencia. Por cierto, el compareciente no tiene ninguna responsabilidad en que usted haya pedido en septiembre esa comparecencia, que yo siempre he apoyado, pero la Comisión de Fomento, que tiene una junta de portavoces, es la que dictamina cuándo se debate y no ha tocado, porque, como sabe usted, porque se lo he dicho antes, la Comisión está muy colmatada de asuntos. Vamos a lo importante. Le voy a dar unos datos, en porcentajes, por no entrar en cifras, de las inversiones en embarcaciones rápidas que se han hecho con este plan que hoy ha venido a presentar don Felipe Martínez, respecto al de ustedes, 2002-2005. Las inversiones en embarcaciones de salvamento, un 274 por ciento; en buques de salvamento y lucha contra la contaminación se han incrementado un 234 por ciento; en lucha contra la contaminación, también un 234 por ciento; en equipos de centros de salvamento marítimo, un 96 por ciento. En total, esas inversiones suponen un incremento del 564 por ciento. Es decir, se han multiplicado por 6,6 veces las inversiones que ustedes tenían en el Plan 2002-2005, que eran de quinientos y pico millones, a 1.022 millones.

Muchas veces aquí hablamos de lo divino y de lo humano, pero luego, para hacer realidad la mejor efectividad en la vida en la mar, que es un ámbito hostil, fuera de la tierra, hay que poner recursos sobre la mesa, y este Gobierno ha puesto 6,6 veces más que lo que ustedes pusieron en el anterior Plan nacional de salvamento marítimo. Le voy a dar otros datos. Operaciones y mantenimiento: En personal, se ha incrementado un 61 por ciento; en embarcaciones, un 114 por ciento; en buques, un 149 por ciento; en helicópteros, un 76 por ciento; en lucha contra la contaminación, un 303 por ciento; en los centros de salvamento marítimo, un 248 por ciento; y por último, en formación, que es fundamental para que

los trabajadores ejerzan bien sus labores, un 113 por ciento. En síntesis, con este plan del que hoy estamos hablando, en operaciones y mantenimiento, se ha incrementado el 132 por ciento. Esos son obras y son realidades. Y no solo lo dice, que lo ha dicho magníficamente en su exposición rigurosa el director general de la Marina Mercante y presidente de Sasemar, lo dicen periódicos especializados y los datos que le he trasladado de transportes están extraídos de cualquier medio que usted pueda visualizar. Por tanto, yo le diría al Partido Popular, y se lo digo también al director general de la Marina Mercante, que desde el Grupo Parlamentario Socialista estamos satisfechos, no por ser complacientes, porque obviamente apoyamos al Gobierno, sino porque la seguridad marítima, que es lo importante y lo que hay que resaltar hoy, está funcionando bien. Quiero animarle, don Felipe, a que se siga funcionando como se ha hecho hasta ahora, como se ha hecho en estos últimos cuatro años, apostando por la seguridad pública, no como hicieron ustedes durante la etapa de gobierno del Partido Popular, ni apostando por la seguridad, ni apostando por lo público, especialmente en el mar, que, como digo, es un medio hostil. Se produjo un vacío muy grave y el mejor ejemplo de ello fue la catástrofe del *Prestige*. Eso fue una decisión política, no como el ejemplo que ha puesto del *New Flame* o del *Nuevo Pepita Aurora*, donde la autoridad marítima no jugó ningún papel. Fueron accidentes cuyas circunstancias hicieron derivar a esas situaciones, pero aquello no fue, como usted ha querido decir, un pequeño *Prestige*. El ejemplo que ha puesto usted, señor Mancha, es un insulto a la inteligencia. Pero yo he venido a hablar del plan nacional y no de ustedes.

Nosotros consideramos, señor presidente de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, que se está funcionando bien y por ello le pido que traslade a los trabajadores de Sasemar la felicitación del Grupo Parlamentario Socialista. Quiero que conste en el «Diario de Sesiones» la felicitación a esas personas, que se juegan la vida diariamente en el mar y que tienen que hacerlo en condiciones, no solo de formación, como he dicho que se les ha dado ya en este período, sino de medios. Nunca antes estuvieron en esa situación. Fíjense lo importante que son los datos en los que a veces no reparamos. Salvamento Marítimo atiende diariamente a decenas de emergencias, a centenares de personas y de buques. Y no hablo de la inmigración irregular, donde casi todas las semanas vemos a nuestros buques naranja de salvamento marítimo, que son los más conocidos. Esas personas merecen el reconocimiento y el aplauso de la sociedad. Y nosotros, que representamos a la sociedad, haríamos bien reconociendo hoy ese esfuerzo y felicitando a este colectivo que tan importante labor juega en España, en nuestro litoral. Yo querría hoy, en esta nuestra última intervención en esta legislatura, trasladar el apoyo, no solo del Grupo Parlamentario Socialista sino de todos los grupos, a esos trabajadores de Salvamento y Seguridad Marítima que realizan tan

extraordinaria labor. Y también, por qué no decirlo, y que no suene a peloteo, quiero trasladar nuestra felicitación a la labor que usted, en la Dirección General de la Marina Mercante, y su equipo han desarrollado, porque la seguridad marítima está funcionando francamente bien. Y yo creo, insisto, que hoy, en esta última intervención, es de justicia hacerle llegar nuestro reconocimiento, para que también se lo traslade a su equipo.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de dar la palabra al señor director general, les diré, para que lo sepan ustedes, que nuestra locuacidad es de tal magnitud que esta es la Comisión en la que más horas se han hablado de toda la Cámara. No la que más sesiones ha celebrado, en la que durante más horas se ha hablado.

Tiene la palabra el director general para contestar.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE MARINA MERCANTE Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA, SASEMAR** (Martínez Martínez): Siguiendo las indicaciones del señor presidente, seré breve. Muchas gracias al señor De la Encina. Trasladaré a los trabajadores de Sasemar, a todos los trabajadores de la Administración marítima, su reconocimiento y felicitación, y muchas gracias de nuevo por la referencia personal. Como la comparecencia la había pedido don Francisco Rodríguez, voy a empezar de abajo arriba. Ámbito marítimo en Galicia. Por no detallarlo ahora, se lo paso a S.S. en un cuadro, y a lo mejor con alguna sorpresa de próximas incorporaciones. Telefónica. Justamente antes de venir a la Cámara esta mañana, he estado hablando del contrato con Telefónica, pero usted parece que tiene más información que yo. En cualquier caso, estoy en el sesgo que usted señala. Trataremos de hacer un contrato —será en 2009— y estamos atando todos esos cabos, en línea también con los que me apunta. En cuanto al tema que S.S. suscita, es una preocupación que yo le quiero agradecer porque, a través de S.S. y de expertos con los que tenemos una relación continua, hemos perfeccionado algunas cosas pero también nos han hecho ratificarnos en otras. Evidentemente, los tiempos de respuesta son suma de dos cosas, del aviso y de lo que se tarda en alcanzar la posición determinada. En ese sentido, creo que en cuanto a medios no me hará ningún reproche. En el otro, puedo decirle que el acuerdo del Consejo de Ministros, nuestro decreto de radiocomunicaciones marítimas, las ayudas para chalecos con radiobaliza, las radiobalizas con GPS o la duplicación de la base de datos que hicimos hace algún tiempo, creo que han contribuido sensiblemente a esa mejora. Ahora bien, sé que en ocasiones no se hace un *mayday relay* general, sino que se hace un *mayday relay* selectivo. Caso del *Nuevo Pepita Aurora*. Imagínese lo que significa un *mayday relay* general y que confluyan en el punto de accidente, en el punto de naufragio, todos los petroleros del Estrecho de Gibraltar. El *mayday relay* tiene que ser selectivo, hay que demostrar que la alarma está justificada y ese tipo

de comprobaciones, lamentablemente, lleva sus demoras. Por otra parte, no somos la autoridad marítima ni los servicios de salvamento los que apagamos el canal de VHF o el canal 16, los que nos hacemos los locos ante alguna llamada o los que no tenemos la formación que algún caso requiere. En definitiva, cuando sucede un accidente no hay una sola causa, hay un conjunto de causas y concausas. Esos retrasos que menciona de las radiocomunicaciones —y no voy a entrar a analizar cada uno de ellos, evidentemente— no siempre obedecen a un mal funcionamiento del sistema, que —le señalo— está funcionando. Estamos controlándolo precisamente teniendo en cuenta las indicaciones u observaciones que nos hicieron en su momento y estamos ejerciendo sobre él un auténtico control de calidad.

En cuanto al diputado del Grupo Popular, señor Mancha, evidentemente yo no puedo estar satisfecho. Nadie que esté en los temas de la mar puede estar satisfecho. Habla usted del *Sierra Nava*, parece que lo lanzamos contra la roca en lugar de contra la playa. Creo que hay quien ve un AIS, o el dibujo de un AIS por primera vez y se cree que eso obedece a algunas instrucciones. Eso es el viento, el giro. Llegaron a decir, incluso, que pretendimos meterlo. Lamentablemente no tuvimos posibilidad, puesto que el viento, dada la vela que tenía, lo llevó donde lo llevó en un breve espacio de tiempo, sin que diera lugar a intervención ni a decisión alguna. Si alguna decisión hubo que tomar no fue por nuestra parte. En cuanto al *New Flame*, sepa usted que el 12 de agosto, cuando sucedió, a las siete de la mañana se había activado el Plan nacional de contingencias; a las ocho y media de la mañana este director general estaba en su despacho, no porque fuera 12 de agosto, sino que por razones familiares estaba en Madrid; se movilizaron todos los medios disponibles; se intentó, incluso, una actuación con el *Newflame* y este director general no presume nunca o no ha hecho referencia hoy a Gran Bretaña. El plan nacional permanece activado. Como sabe, allí tenemos destacados a nuestro *Clara Campoamor* y a nuestro *Miguel de Cervantes*, y para darle un carácter internacional además provocamos la venida contratando a EMSA, el buque recogedor de Malta, lo cual podría señalar algún efecto de presión sobre estas circunstancias por parte de la Administración marítima.

Respecto a Barbate, lo que viene en los periódicos y lo que le dicen a usted las familias me lo dijeron a mí personalmente: que todo lo habíamos hecho mal. Estuve doce días entre ellos; ¡qué van a decir las familias después de una cosa tan terrible! ¿Que se hizo mal? No será algo que no se había hecho a esas profundidades previamente en España: un rescate de dos cadáveres, dando lugar, en vez de a una alegría, a mayor tristeza por parte de las familias. Para ello se empleó lo que había y lo que no había. Eso se hizo, además, gracias a la dedicación y a la habilidad de nuestra gente.

En cuanto a las redes, tengo que decir que las sacamos, para eso mandamos al *Clara Campoamor*. Las redes que sabíamos que estaban ahí las sacamos; en cuanto a las

otras, el caso está en el juez de Tarifa. Nosotros hemos dicho que no podemos dedicar medios ociosos, a estas alturas ni el día primero de octubre, a la búsqueda de las redes. Las familias tienen una autorización para actuar, porque no se sabe dónde están. Las que había allí las rescatamos, las miramos cuidadosamente y las izamos al *Clara Campoamor*. En cuanto a las indemnizaciones, yo no soy quien para señalarlas.

Sencillamente, no me siento satisfecho. Creo que en el caso del barco de Barbate las cosas se hicieron bien. Tenga usted en cuenta que se pudo dar al pesquero un remolque de fortuna a base de que algunos guardias civiles y algunas personas de Salvamento Marítimo se jugaran la vida, porque aquello estaba como estaba, el temporal estaba como estaba. Repito lo mismo, cuando sucede un accidente de estas características no hay una sola causa, son muchas, y desde luego la causa no es la Administración marítima ni los servicios de salvamento, que día y noche actuaron allí, creo sinceramente que con decisión, con claridad de ideas y, desde luego, prolongando las jornadas de trabajo y posponiendo incluso obligaciones personales que dejaron de atender por causa de esa situación.

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

**COMPARECENCIA URGENTE DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD PÚBLICA DE ALQUILER, S.A., (INURRIETA BURETE), PARA EXPLICAR LA SITUACIÓN ECONÓMICA Y DE RESULTADOS DE GESTIÓN DE LA SOCIEDAD PÚBLICA DE ALQUILER. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/001843.)**

El señor **PRESIDENTE**: Finalizada la comparecencia, pasamos inmediatamente a la siguiente, que es la del presidente de la Sociedad Pública de Alquiler, S.A. Dejo en sus manos y en las de SS.SS. la prudencia necesaria para concluir a buena hora la comparecencia.

Señorías, sin preámbulos, tiene la palabra el señor presidente de la Sociedad Pública de Alquiler para sustanciar la comparecencia solicitada por el Grupo Parlamentario Popular.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD PÚBLICA DE ALQUILER** (Inurrieta Burete): Señor presidente, señorías, de nuevo comparezco ante esta Cámara con gusto para exponer los últimos resultados, prácticamente con el año cerrado, de la Sociedad Pública de Alquiler. Esbozaré alguno de los objetivos y de las nuevas líneas de negocio que la Sociedad Pública de Alquiler comenzará a principios de año.

Este mes la Sociedad Pública de Alquiler cumple dos años desde que comenzó a operar y podemos decir que la mayoría de sus resultados y sus objetivos cualitativos están ampliamente cumplidos, mientras que los cuanti-

tativos están cerca de serlo —e incluso ser superados—, aunque una vez más he de reconocer que se puede y se debe ser más ambicioso. Las principales conclusiones que se pueden esbozar de la actividad de la Sociedad Pública de Alquiler tanto desde el punto de vista interno como desde el punto de vista del mercado son las siguientes. A día de hoy la Sociedad Pública de Alquiler ya está ayudando a dinamizar un mercado que estaba prácticamente muerto cuando empieza la legislatura, siendo muy destacable la colaboración público-privada. La Sociedad Pública de Alquiler no nace con una voluntad de ser un ente exclusivamente público, y por tanto no hay delegaciones ni funcionarios que trabajen para ella, sino que creemos que es precisamente la dinamización de los agentes privados, tanto agentes inmobiliarios como fondos inmobiliarios y sociedades de arrendamiento, lo que nos mueve a crear la sociedad como un instrumento de política económica y no tanto como un instrumento de política de vivienda. La Sociedad Pública de Alquiler ha generalizado ya el uso de productos de seguro que abarcan todos los escenarios de riesgo, siendo por tanto un elemento dinamizador también del sector asegurador, como así lo prueban las cifras tanto de los seguros multirriesgo, seguros de impago y en exclusiva el seguro de desocupación que solo provee la Sociedad Pública de Alquiler.

Además, la Sociedad Pública de Alquiler ha introducido con su modelo de negocio un elevado grado de transparencia y calidad en el mercado de arrendamiento; algo que también echábamos en falta cuando llegamos al Gobierno. En este sentido, la convocatoria pública de agentes que deben cumplir una serie de características de solvencia y experiencia ha permitido que solo los mejores agentes puedan dar un auténtico servicio público, evitando los casos que todos conocemos de agentes inmobiliarios fantasmas que desaparecen con fianzas, etcétera. El sistema de asignación de viviendas a los inquilinos por escrupuloso orden de llegada así como la afloración de muchos propietarios que antes permanecían en el mercado opaco son prueba de ello. La publicación de estadísticas de forma regular está siendo una referencia para el mercado inmobiliario de alquiler y para los analistas del mercado, que estaban huérfanos de datos reales del mercado, pues solo conocíamos datos subjetivos de encuestas. Además, la Sociedad Pública de Alquiler se ha convertido en la referencia nacional en materia de alquiler garantizado y próximamente también lo será en el nuevo producto alquiler seguro, que comenzará a ser operativo a principios de año, estando este nuevo producto dedicado exclusivamente a la vivienda libre, con la cobertura exclusiva, es decir, no la gestión integral del inmueble sino la gestión de los productos de seguro que ofrece en exclusiva y con un precio infinitamente más bajo que el del mercado la Sociedad Pública de Alquiler. Esto se nota en que todos los portales inmobiliarios se han ofrecido para ser colaboradores de la Sociedad Pública de Alquiler y ahora mismo está presente en todos ellos,

tanto en los líderes como en los medios e incluso los que están empezando.

La Sociedad Pública de Alquiler es una empresa que ha apostado claramente por la tecnología, con diseños muy avanzados en herramientas informáticas y, especialmente, para dar un servicio público íntegramente por Internet. Además, la Sociedad pública, se está convirtiendo ya en el gran operador público de alquiler para segmentos institucionales, públicos y privados, fondos, sociedades de arrendamiento y luego para parques públicos, tanto de ayuntamientos como de comunidades autónomas. Esto va a ir permitiendo poco a poco migrar de un mercado muy atomizado hacia un mercado de mayor profesionalidad, de mayor calidad y con precios asequibles para segmentos de población determinados o más necesitados.

Desde el punto de vista cuantitativo, los últimos datos a noviembre de 2007 nos dicen que el número de entradas de viviendas en la Sociedad Pública de Alquiler alcanza ya las 27.000, las que han sido rechazadas antes de su evaluación por problemas de calidad u otros motivos son aproximadamente 5.000 viviendas, la vivienda evaluada alcanza las 17.382 y las llaves entregadas, es decir, contratos ya firmados, son 5.392. Estos son los datos, repito, a noviembre de 2007. En porcentajes podemos decir que las entradas de viviendas han experimentado un incremento de casi el 11 por ciento anual y, si les contáramos que en enero de 2006 —ya que la actividad en 2005 fue muy pequeña— se suman las cifras del último trimestre de 2005, el avance de 2007 sobre 2006 ha sido del 23 por ciento; las viviendas rechazadas antes de su evaluación han caído entorno a un 28 por ciento anual; las viviendas evaluadas han crecido cerca del 31 por ciento anual y las viviendas entregadas y, por tanto, inquilinos ya habitando han crecido un 69 por ciento anual. De todas estas viviendas gestionadas, hay que hacer constar que 174 son viviendas públicas, tanto de la Junta de Extremadura, Muface y Seguridad Social.

Esta es mi primera intervención. Por supuesto, quedo a su disposición para preguntas y comentarios posteriores.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, de verdad, por su capacidad de síntesis.

Señor Matos, usted que ha solicitado la comparecencia tiene la palabra y también porque le toca en el turno de portavoces, ya que están usted y el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra, señor Matos.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Señor presidente de la Sociedad Pública de Alquiler, la presente comparecencia la solicitamos el pasado 9 de octubre al término de su intervención en esta Comisión para explicar los Presupuestos Generales del Estado y lo hicimos porque su actuación en aquella sesión fue, para nosotros, absolutamente impresentable. No fue la intervención propia de un presidente de una sociedad pública en las Cortes

Generales, fue más bien la de un militante local en una asamblea del Partido Socialista Obrero Español. Lo digo porque así me pareció en la Comisión y porque al revisar el «Diario de Sesiones» de esa Comisión, y en las cuatro páginas que su intervención ocupó dedicó tres páginas y media a hablar de los ocho años del Partido Popular y algo más de un párrafo a hablar de la Sociedad Pública de Alquiler. Usted se pasó todo el tiempo de su intervención hablando de las declaraciones de la presidenta de la Comunidad de Madrid; de la asimetría que había en el mercado de alquiler; del impuesto sobre la renta de las personas físicas y el tratamiento que le dio el Partido Popular; de la profesionalización que no existía anteriormente y me preguntó si ya había viajado a Alemania, Holanda o Austria para ver esos mercados; del tratamiento que le dábamos a los fondos de inversión, a las sociedades de arrendamiento; de las sociedades públicas autonómicas y locales a las que usted descalificó tachándolas de meros agentes de la propiedad inmobiliaria y también habló de dos cosas nuevas, de los portales inmobiliarios y de los nuevos juzgados específicos de vivienda. Y el único dato que dio de la Sociedad Pública de Alquiler —en una Comisión en la que se trataban sus presupuestos— fue el número de viviendas entradas en la SPA, las rechazadas antes de su evaluación, las evaluadas y las entregadas a los inquilinos y, repito, en una Comisión en la que venía a presentar los presupuestos y, por tanto, los resultados económicos de la Sociedad Pública de Alquiler. Yo le había preguntado en esa Comisión por las variaciones del inmovilizado, las variaciones en la tesorería, las deudas —que están en el pasivo, evidentemente—, las pérdidas acumuladas a 31 de diciembre de 2007, los excesivos gastos de personal de acuerdo con los resultados. También le pregunté en referencia a los servicios exteriores, y usted sobre eso no dijo ni una sola palabra, absolutamente ni una sola palabra, lo cual consideré que era una falta de respeto a esta Comisión y a esta Cámara. Me alegro de que hoy en su intervención no haya hecho lo mismo que hizo en la anterior y espero que en la segunda tampoco lo haga.

Empezaré por algo que usted ha citado, que son los resultados de la gestión de la Sociedad Pública de Alquiler. Los datos que usted ha dado vienen en la página web de la Sociedad Pública de Alquiler, en la cual se entra también a través de la página del Ministerio de Vivienda. En esta página usted ha dado el dato de 5.392, debe ser que en estos últimos días han entrado 200 más, porque en la página pública figuran 5.192 viviendas entregadas, por lo tanto, 5.192 ó 5.392 contratos tramitados por la Sociedad Pública de Alquiler. Esto significa una media de 192 contratos al mes, lo que dividido por 52 provincias españolas supone algo más de tres viviendas al mes por provincia en España. Ahora, con motivo de ese dato, le formulo la siguiente pregunta. ¿No tiene usted miedo a reventar el mercado de alquiler en España alquilando tres viviendas por provincia al mes en los veintisiete meses de gestión de la Sociedad

Pública de Alquiler? (**Risas.**) Para gestionar ustedes esos 5.200 contratos tienen un presupuesto —en el balance de explotación— de 30 millones de gastos y tienen gastados en el año 2007 cuatro millones de euros en concepto de personal más servicios exteriores.

Usted en su comparecencia, con esos datos económicos, dijo algo que para nosotros agrava más estos resultados y que he percibido que lo ha vuelto a repetir hoy aquí. Usted dijo que muchas administraciones públicas, ayuntamientos y comunidades autónomas, le están entregando a usted sus parques públicos de vivienda para que los gestione y la Sociedad Pública de Alquiler, al igual que las sociedades públicas de alquiler autonómicas y locales, se crearon para intentar incorporar al mercado de la vivienda, al mercado del alquiler las viviendas vacías, no para actuar de gestor de las viviendas que ya existían, que tenían titularidad de las comunidades autónomas y ayuntamientos y que se estaban alquilando. Ese no era el objetivo que se nos contó cuando se creó esta Sociedad Pública de Alquiler. La Sociedad Pública de Alquiler se creó para que las viviendas vacías, por la inseguridad jurídica que tenía el mercado del alquiler, se incorporaran. Por lo tanto, después de esa manifestación que usted ha hecho, me gustaría que en su segunda intervención me contestara a estas preguntas: ¿Cuántas de las 5.192 viviendas proceden de particulares? ¿Cuántas proceden de empresas privadas dedicadas al alquiler, porque tenemos constancia de que algún empresario, con tenencia de vivienda —unos que la tenían como patrimonio en alquiler y otros que ahora no la pueden vender por como está el mercado— y se las está entregando a ustedes para alquilar, por lo tanto, están haciendo su agosto con la Sociedad Pública de Alquiler—, y cuántas proceden de las administraciones públicas, de ayuntamientos y de comunidades autónomas? Porque si hay comunidades autónomas y ayuntamientos —y me imagino que del Partido Socialista— que les han entregado sus parques públicos de alquiler, nos tememos que se los han entregado —si ellos los gestionaban antes y ahora los gestionan ustedes— para intentar que los resultados que usted presente en esta Comisión de Fomento suban debido al fracaso que han tenido en gestionar las viviendas de los alquileres. Le vuelvo a preguntar —porque ya lo hice en la anterior Comisión, usted dijo que me enviaría los datos y no me los ha enviado— por las viviendas entregadas por comunidades autónomas, o por provincias si no tiene el dato por comunidades autónomas. En esa Comisión del 9 de octubre se negó usted a contestarme probablemente porque no tenía ese dato, quedó en que me lo iba a enviar, así consta en el «Diario de Sesiones» y no me lo ha enviado, por tanto me gustaría que en su segunda intervención me diera esos datos por comunidades autónomas o, si no los tiene y los tiene por provincias, por provincias.

Le vuelvo a formular por las preguntas que le hice en la Comisión y a las que usted no contestó, que son las siguientes: ¿Qué conceptos se imputan a la partida de

aprovisionamientos que figura en el balance? ¿Qué conceptos o su descomposición se imputan a la partida correspondiente a los servicios exteriores, si son comisiones o qué tipo de servicios son los que se contratan? ¿A cuánto van a ascender —datos que ya deben tener ustedes— las pérdidas acumuladas a 31 de diciembre de 2007? Nosotros tenemos el dato de que las previsiones ascendían a 7 millones de euros de pérdidas acumuladas, es decir más de mil millones de las antiguas pesetas, que esos conceptos se imputan a la partida de prestación de servicio —me estoy refiriendo a los ingresos por prestación de servicio— y también nos ha llamado la atención que en el balance tienen ustedes una partida que es de arrendamiento que se mantiene a cero durante 2005, 2006, 2007 y 2008, pero sin importe alguno. No sé si es que querían contabilizar ahí solamente los arrendamientos de los que fueran ustedes titulares de las viviendas, pero me ha extrañado que en los balances figure una partida de arrendamientos que no tiene importe asignado ninguno de los tres años. También le voy a preguntar, sobre algo a lo que, aunque no es de su competencia, se refirió en la Comisión del 9 de octubre cuando dijo que una de las cosas que habían hecho era crear los juzgados específicos de vivienda. Yo no los he visto creados y además para crear juzgados específicos se necesita una reforma de la Ley Orgánica del Poder Judicial y tampoco creo que se haya aprobado por el Gobierno un proyecto de ley que la modifique. Como también he leído algunas manifestaciones del ministro de Justicia diciendo que ni hablar de que se vayan a crear juzgados específicos de vivienda, y usted manifestó ese día que sí se iban a crear, nos gustaría saber —si lo sabe— qué va a pasar con esto.

En resumen, señor presidente, la Sociedad Pública de Alquiler ha contado con el rechazo de todos los grupos políticos de esta Cámara salvo el del Partido Socialista y hay muchísimos «Diarios de Sesiones» en los que, a pesar de que en el Congreso no se hayan logrado sacar iniciativas, que he propuesto en varias ocasiones en esta Cámara, de cerrar y liquidar la Sociedad Pública de Alquiler, constan las críticas que han sido constantes. Con esas críticas constantes de los grupos de esta Cámara no cabe sino concluir que la Sociedad Pública de Alquiler ha constituido un fracaso político cuando no ha tenido ni el apoyo ni el respaldo del resto de grupos de la Cámara. Además tiene 7 millones de pérdidas acumuladas en dos años y medio y por tanto se puede concluir que ha sido un fracaso económico y ha logrado gestionar 5.192 viviendas en veintisiete meses, que son las tres viviendas por mes y provincia que le cité antes, por tanto también constituye un fracaso de gestión.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Matos, tiene que terminar porque hasta el margen del presidente se ha terminado ya.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Termino ya, señor presidente.

La Agencia Municipal de Alquiler de Madrid tiene 6.000 contratos con seis meses más de actuación que ustedes. Por tanto, no entiendo cómo puede decir que la Sociedad Pública de Alquiler se ha constituido en una referencia nacional con 5.192 contratos cuando la Agencia Municipal de Madrid tiene más de 6.000. Si es una referencia nacional la Sociedad Pública de Alquiler, me imagino que la Agencia Municipal de Madrid es mucho más referente para el resto del sector.

Sin duda alguna, después del 9 de marzo nosotros —lo lamento por ustedes— procederemos al cierre y liquidación de lo poco que quede, después de las pérdidas acumuladas que tiene, de esta Sociedad Pública de Alquiler y a la transferencia de esos importes a las comunidades autónomas que son realmente las que están llevando las competencias en materia de alquiler.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Jané, le ruego brevedad. Su turno había pasado pero se lo vamos a dar rogándole máxima brevedad, por favor.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Con absoluta brevedad, señor presidente. No haré ninguna pregunta y así también contribuiré a que sea menor este trámite, pero sí quiero hacer diversas constataciones. En primer lugar, agradezco la presencia hoy aquí del presidente de la Sociedad Pública de Alquiler, del nuevo presidente porque tras el fracaso de la primera presidencia hay una segunda de don Alejandro Inurrieta. Le agradecemos su presencia hoy aquí en la Comisión de Fomento y Vivienda del Congreso, pero no me quiero resistir en esta intervención de final de una etapa del nuevo Ministerio de Vivienda a constatar que para *Convergència i Unió* en ningún caso se ha visto justificada la existencia de la Sociedad Pública de Alquiler. Lo dijimos al inicio, entendíamos que se vulneraban con ello incluso competencias autonómicas y entendemos que la gestión ha sido nefasta, un fiasco económico, porque finalmente esto ha costado dinero al erario público y no hay unos resultados que justifiquen en ningún caso que se haya emprendido esta aventura, la aventura de hacer una Sociedad Pública de Alquiler de intermediación que al final ha tenido pobres resultados, más allá del esfuerzo que seguro que han tenido las personas que están al frente de la misma. Para nosotros esta no era la solución, lo dijimos al inicio, hubo una gran mayoría de grupos en esta Cámara que lo entendían también así y no quiero resistirme a hacer esta consideración.

Finalizo esta breve intervención constatando también de qué manera desde el Ministerio de Vivienda —y la Sociedad Pública de Alquiler forma parte de su organigrama— se está haciendo un ministerio propaganda, un ministerio vulnerador de las competencias autonómicas y tendremos ocasión de que el propio Tribunal Constitucional llegue a pronunciarse sobre estos aspectos; se están vulnerando de manera clara con acciones propagandísticas diciéndoles a los ciudadanos que se les va a pagar... Pero si va a ser la comunidad autónoma y se dice

que es el Gobierno de España. Aquí hay una vulneración clara de competencias. Se están saltando en el caso de Cataluña el Estatuto porque toda la actividad en una materia exclusiva como es vivienda es de la Generalitat y en ningún caso puede realizar pagos o subvenciones el Ministerio de Vivienda. Por tanto, fiasco absoluto en ese ministerio propaganda, ministerio escaparate, ministerio además que ha venido a prometer en plena efervescencia comunicativa del palacio de La Moncloa que va a modificar el tema de los desahucios y no se hizo; se iban a crear juzgados específicos y no se ha hecho. Se anuncia lo que no se va a hacer pero se anuncia sobre todo propaganda, no realizaciones, porque en relación con ese anuncio de que se iba a reformar la ley para agilizar los desahucios hubiera valido más la pena que en el mes de marzo se hubiera aprobado —nos faltaron los votos del PSOE para que se aprobara— la propuesta de modificación de *Convergència i Unió* en materia de desahucios y se aprueba al final en el Senado cuando ya no hay tiempo en esta legislatura para tramitarla. Por tanto, hay un doble lenguaje y queremos denunciar esta acción propagandística.

Termino ya, señor presidente. Esta quizás es la última sesión de esta legislatura en la Comisión de Fomento y Vivienda y, como portavoz de *Convergència i Unió*, quiero decir que ha sido una Comisión muy intensa, hemos tenido largas sesiones y en ocasiones incluso sesiones estivales. Quiero agradecer de manera muy sincera la labor realizada por su presidente, don Javier Torres Vela, que ha llevado muy bien los trabajos de esta Comisión, por toda la Mesa, por los servicios de la Cámara porque creo que, más allá de las discrepancias, que las ha habido, ha habido un buen tono en esta Comisión, ha habido una buena presidencia y quería reconocerlo a todos los que hemos colaborado de manera activa en la misma.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias señor Jané por sus palabras y también por su intervención.

Señor Santamaría, portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra.

El señor **SANTAMARÍA I MATEO**: Bienvenido de nuevo, señor presidente de la Sociedad Pública de Alquiler. Antes que nada quiero destacar su predisposición por comparecer, que coincide, como no puede ser de otra manera, con la actitud a favor de la transparencia que tiene el Gobierno socialista de España. Me gustaría destacarlo porque no todos los gobiernos son iguales, y sirva un breve ejemplo. Mientras aquí el Partido Popular reclama su derecho y se le atiende, como no podía ser de otra manera, en mi comunidad, que ustedes saben muy bien cuál es, la Comunidad Valenciana, los honorables consellers, como se suele decir, como los toreros medrosos, no comparecen siquiera para explicar a los valencianos cuál ha sido la causa de la inundación de un palacio tan bueno y bonito como el palacio de la Ciudad de las Artes y de las Ciencias. Esto es pertinente porque

el señor Matos calificaba su anterior comparecencia de impresentable, al menos comparece usted, porque, como les decía, resulta pertinente decir que el Grupo Popular obtiene respuesta democrática del Gobierno socialista de España mientras que a los valencianos y valencianas, señor Matos, se nos niega la verdad en las comparecencias. Pero iremos a lo que nos ocupa, por remitirnos a la brevedad de tiempo que se nos solicita, y no contrarrestamos las afirmaciones del Partido Popular o del señor Jané, tan duras en el día de hoy como en anteriores ocasiones, y no porque nos falten razones, que tenemos de sobra, sino por ser breves con el tiempo.

Vamos al tema que nos ocupa, como decía, agradeciendo la benevolencia de la Presidencia, acreditada a lo largo de toda la legislatura, y aprovecho también para felicitar el talante mostrado por la Mesa, su presidente y los distintos portavoces de la Comisión. Hemos conocido unos datos que mejoran los objetivos previstos al comienzo de esta singular propuesta en favor del alquiler, que, como SS.SS. conocen, fue objeto de escarnio, mofa y saña y he ahí la paradoja, no se cuestionaron al establecerse los objetivos, digo, y se hizo al comprobar que podrían llegar a conseguirse. Esta apuesta por el alquiler, una herramienta más, no podía ni debía tener éxito; se convirtió rápidamente en una tan supuesta como incierta amenaza a intereses partidistas, competenciales o estratégicos. Algunos, al grito de disuélvanse, demostraban que les molestan los servicios públicos, cual es la Sociedad Pública de Alquiler. Podemos discutir si los objetivos iniciales fueron adecuados, timoratos o audaces, pero eso debió ser en su momento, hoy solo cabe analizar si se han cumplido o no, señorías. La simplicidad de las cuentas de quienes no se preocuparon nunca por el alquiler como una opción de libre elección no es razonable e incluso resulta pueril en algunos supuestos. Pensamos en el Grupo Socialista que la estrechez en la óptica les impide ver, ni siquiera intuir, el verdadero resultado, insisto, de un servicio público que, no lo olvidemos, nunca fue una agencia inmobiliaria. Los datos son elocuentes: se han cubierto con creces los objetivos y, mal que les pese, los dineros públicos que se han destinado al programa han servido para cumplir la palabra dada, tanto en conseguir su autofinanciación como en número de contratos que se preveían; insisto, repito: objetivos cumplidos. Lo cierto, lo objetivo, lo comparable es que la Sociedad Pública de Alquiler ha cumplido a día de hoy con lo que este Parlamento le encomendó, objetivos muy alejados de los pretendidos y explicados por el señor Matos por parte del Grupo Popular, los ha repetido el señor presidente, no cabe incidir en ellos, sin entrar tampoco en competencia, como se ha explicado, con las comunidades autónomas sino para complementar y ayudar.

En cuanto a la disolución solicitada, no me resisto a decirles que cabría preguntarles a los usuarios de la Sociedad Pública de Alquiler, tanto inquilinos como propietarios, qué opinan de este nuevo servicio y estoy seguro de que, como a mí me ha sucedido, se llevarán

una sorpresa, para nosotros una grata sorpresa; supongo que para el Partido Popular una gran decepción. Nosotros entendemos que los motivos del señor Jané son otros, los del señor Matos supongo que responden a esa intención de siempre, cazar cualquier pieza, ya que venía del anterior ministro Cascos, como bien se demostró. En definitiva, señorías, se trataba de posibilitar a los ciudadanos una mayor libertad en la elección de su forma de acceso a la vivienda. Fíjense, señorías, porque ahí erradica también una diferencia muy notable. Para ustedes, señores del Grupo Popular, y a tenor de su actitud ante la vivienda en alquiler—, tan sólo la entienden desde la perspectiva de la propiedad. El Grupo Socialista la enmarca no sólo como derecho, sino como una parte esencial del ejercicio de la libertad, disponer de una opción más para elegir; en este caso, elegir libremente el acceso a la vivienda, fundamental. Está claro que a ustedes —y no me refiero concretamente a usted, señor Matos, que lo considero una persona bastante liberal, sino a la derecha en general— esto les debe sonar a cantos de sirena, pero a los españoles y a las españolas, especialmente a los jóvenes, les sirve. ¿En qué medida? Ya lo hemos visto. Cada vez más, y gracias a una política de no resignarse ante las dificultades, hay más oportunidades de acceder a la vivienda en condiciones razonables que hace tres años y no sólo por mover la economía exclusivamente, sino para que ningún proyecto vital se quede sin oportunidad. Puede que suene a cursi a sus duros e insensibles oídos, pero les aseguro que si nuestra apuesta por un recurso más ha servido a la felicidad de cualquier persona, de alguna familia de cualquier tipo, nos sentimos contentos. Esa es una razón última: resolver problemas para que la gente sea más feliz ejerciendo la libertad. Digo contentos, no satisfechos, porque aún queda mucho por hacer. El solar con el que nos encontramos en 2004 requiere de mucho esfuerzo, especialmente voluntad política de construir un futuro para todos y todas, también desde el alquiler. Señor Inurieta, gracias por su información y reciba la felicitación del Grupo Socialista del Congreso de los Diputados, ya sabemos que en ello estamos solos, porque hay quienes ni siquiera en este tiempo son capaces de reconocerles nada. Nosotros lo hacemos con sus propias palabras: con la Sociedad Pública de Alquiler, todos salen ganando. Para finalizar, nos gustaría conocer, por la influencia que tiene en un colectivo que nos preocupa y nos ocupa como son nuestros jóvenes, el papel de la Sociedad Pública de Alquiler en relación con las recientes medidas del Gobierno de España, cuál es la renta básica de emancipación. Señorías, en esta postrera intervención en la Comisión de Fomento y Vivienda, este humilde y circunstancial portavoz en el día de hoy les agradece su dedicación y comprensión, deseándoles lo mejor en sus distintos futuros. Señor presidente, le rogamos que traslade el agradecimiento de nuestro grupo a los trabajadores y trabajadoras de la casa.

El señor **PRESIDENTE**: Así lo haremos.

Señor presidente, tiene la palabra para finalizar la comparecencia.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD PÚBLICA DE ALQUILER** (Inurrieta Burete): Efectivamente, esto torna a su fin, pero me queda contestar todas aquellas preguntas que en su día me formularon y que el señor Matos me dice que no contesté, lo que lamento profundamente, pero por supuesto lo haré de forma muy gustosa. Al señor Jané no le puedo contestar, porque no está. Empezaré precisamente por la intervención rápida de *Convergència i Unió*.

Aquí, efectivamente, yo vengo en calidad de presidente de la Sociedad Pública de Alquiler y no soy ni el ministro ni la ministra de Vivienda, por tanto, algunas de las preguntas y algunos de los reproches obviamente se los tendrá que hacer al ministerio, en cualquier caso sí ha hecho referencia a la inutilidad, al fiasco y a la invasión de competencias de la Sociedad Pública de Alquiler. Aunque ya no es posible, le preguntaría cuál es esa invasión de competencias, porque la Sociedad Pública de Alquiler no tiene delegaciones en ninguna comunidad autónoma y, por tanto, la Sociedad Pública de Alquiler lo único que hace es gestionar —gestionar, que no intermediar— viviendas a través de instituciones privadas y también públicas, porque tenemos convenios con ayuntamientos de la Comunidad Autónoma de Cataluña, como Barcelona, recientemente Girona y próximamente Tarragona y Lleida, así como con Adigsa. Por tanto, si hubiera o hubiese habido alguna invasión de competencias, estoy convencido, porque muchos son extremadamente rápidos, que habrían interpuesto un recurso, como han hecho en otras ocasiones, por la mera existencia de la Sociedad Pública de Alquiler. Es verdad que la han rechazado y la han criticado, pero ningún grupo político ha interpuesto ningún recurso y, por tanto, entiendo que la Sociedad Pública de Alquiler —estoy muy tranquilo— no ha invadido ni va a invadir ninguna competencia autonómica. Es una sociedad anónima que gestiona —repito— vivienda en alquiler a través de intermediarios privados. Por tanto, desde ese punto de vista, tranquilidad. La Sociedad Pública de Alquiler —es importante y lo he repetido hoy y en la comparecencia anterior— es un instrumento de política económica —así fue constituida— que sí es responsabilidad y competencia del Estado, según el artículo 149.1.13<sup>a</sup> de la Constitución. Si alguno quiere interponer algún recurso contra ese artículo, está en su derecho.

Comenzaré contestando al señor Matos. En primer lugar, le pido disculpas por si la comparecencia anterior o mi persona le parecieron impresentables. Lo siento —repito— y le pido humildemente disculpas, porque no era mi intención. Me dice que me pasó la comparecencia hablando del mercado de alquiler. La Sociedad Pública de Alquiler es un operador del mercado de alquiler y se entronca dentro de la política económica, la política de mercado de alquiler de este Gobierno. Usted ataca a la

Sociedad Pública de Alquiler, pero implícitamente está atacando la política económica y a la política de mercado de alquiler del Gobierno. Por tanto, tengo que explicarle cuál es la diferencia, como ha hecho también el señor Santamaría. La Sociedad Pública de Alquiler es un eslabón más de la política del mercado de alquiler y, por tanto, me dediqué a explicárselo porque usted desconocía muchas cosas, y no es ningún ataque personal. Cuando usted me hizo alguna de las preguntas demostraba que no conocía el modelo de la Sociedad Pública de Alquiler y, por alguna de las preguntas que me ha formulado, sigue sin entenderlo. Por tanto, simplemente le intenté explicar cuál es el modelo y la diferencia entre lo que significa y lo que hace la Sociedad Pública de Alquiler y lo que hacen las sociedades autonómicas, las sociedades municipales, que en ningún caso son sustitutivas sino perfectamente complementarias. Preguntas concretas. ¿Cuántas viviendas son de particulares? ¿Cuántas viviendas son de empresas privadas? ¿Cuántas viviendas son de administraciones públicas? A día de hoy le puedo decir que de los 5.192 contratos, 4.000 viviendas son de particulares, 600 son de empresas privadas y el resto son de la Administración pública, entendiendo por Administración pública la Seguridad Social, Muface y la Junta de Extremadura, el Ayuntamiento de Las Palmas y el Ayuntamiento de Ibiza, que recientemente se han unido al programa, y el Gobierno balear, cuyas viviendas en propiedad están en trámite de incorporación. Usted también ha dicho que en este campo las sociedades o los ayuntamientos del Partido Socialista nos quieren dar sus viviendas exclusivamente para mejorar o maquillar unos resultados de una sociedad anónima. No lo sé. Lo que sí sé es que ayuntamientos del Partido Popular, como siempre de forma tímida y en muchos casos escondiéndose, como le dije la otra vez, han firmado también acuerdos con la Sociedad Pública de Alquiler, como el Ayuntamiento de Paterna, el Ayuntamiento de Santa Brígida, de su comunidad autónoma, y otros ayuntamientos canarios, como Ingenio. La gestión que realiza la Sociedad Pública de Alquiler no es una gestión política. El mercado de alquiler es un negocio y, por tanto, la Sociedad Pública de Alquiler ofrece a aquellos que intentan ganar dinero una gestión integral de sus inmuebles, reduciendo o eliminando los riesgos inherentes al mercado de alquiler. ¿Cuáles son estos riesgos? También se lo expliqué el otro día. Primero, productos de seguros que no existían en el mercado cuando llegamos nosotros. No existían seguros de impago de 18 meses, y siguen sin existir. En el mercado usted solo puede conseguir seguros de 12 meses, y a un precio muy superior. Seguros de desocupación. Un ciudadano que tiene una vivienda y se le va su inquilino pierde dinero; con nosotros no pierde dinero porque le seguimos pagando. Este es un modelo nuevo en un mercado que no existía, y como tal modelo nuevo, cuesta arrancar, repito, en un mercado que ya de por sí es raquíctico cuando llegamos, y con una legislación —que no le voy a volver a repetir— que no solamente no beneficiaba sino que perjudicaba el mercado del alquiler. Y lo que ha hecho este Gobierno es

muy sencillo, ha puesto en marcha legislaciones fiscales, financieras y motores que gestionen y promuevan el mercado del alquiler. Como ya le dije también en la anterior comparecencia, cuando esto haya arrancado de verdad —que está arrancando, ahora le diré algunas señales— probablemente esta sociedad, con mucho gusto, se disolverá —y se lo aseguro; yo no estaré aquí, probablemente, casi con seguridad— con beneficios, porque el plan de negocio inicial, el plan de negocio que planteó el Gobierno y que fue aprobado por el Consejo de Ministros, efectivamente, contemplaba pérdidas durante los primeros tres años de ejercicio o de funcionamiento de la Sociedad Pública de Alquiler. Estamos en el segundo año de funcionamiento. Pues en este segundo año de funcionamiento, la sociedad tenía prevista unas pérdidas de más de 10 millones de euros. Y, efectivamente, y contesto ya a una de sus preguntas concretas, vamos a terminar el año 2007 con aproximadamente 7.200.000 euros de pérdidas. Este va a ser el resultado final que, repito, mejora en casi 3 millones de euros los resultados del plan de negocio, repito, aprobado por el Gobierno y, por lo tanto, meramente consciente de que este modelo, esta sociedad, tiene un recorrido inicial, porque es lógico en un mercado como este, que tiene que acometer pérdidas. Pero dado el ritmo de firma de contratos, que es verdad que yo he dado una cifra de 200, aunque la página web abajo tiene una línea en la que explica que cuando se terminan cada mes, hay una serie de contratos pendientes de firma y, por lo tanto, los he añadido, pero si no, ratifico los 5.192 de nuestra página web, por supuesto, es un avance —aunque usted no lo considere así— porque precisamente, y es una cosa curiosa, en la Agencia Municipal de Alquiler, lamentablemente, no podemos disponer de esos datos, mes a mes, de cuál es su actividad, sino en ruedas de prensa de su alcalde que, en este caso, nadie puede justificar ni controlar si es verdad o no lo es. Por supuesto, me creo sus datos y, probablemente, la Agencia Municipal de Alquiler de Madrid haya hecho 6.000 contratos; no lo voy a discutir, pero tal vez la fisonomía de la Agencia Municipal de Alquiler de Madrid es radicalmente distinta a la de la Sociedad Pública de Alquiler.

Me pregunta usted, y eso es verdad, sobre las viviendas por comunidad autónoma y provincias. En la página web está; lamentablemente, no lo he traído. Está en la página de precios en donde vienen todas las operaciones casadas por provincia y comunidad autónoma; no en la de gestión, pero sí en la de precios que es lo mismo; lo único es que le aparece el precio por comunidad autónoma y el número de operaciones. En cualquier caso, se lo mandaré hoy mismo, y perdone por no haberle remitido, como fue mi promesa, los datos referentes a las viviendas por comunidad autónoma y provincia.

Aspectos puntuales de las cuentas o del balance de situación. Servicios exteriores. Los servicios exteriores fundamentales para la Sociedad Pública de Alquiler son, por un lado, las primas de seguros. Como le he dicho,

nosotros somos los tomadores de las primas de seguros de los propietarios; y ese es otro ejemplo de la diferencia entre las sociedades autonómicas, incluida la de Madrid y la Sociedad Pública de Alquiler. El Ayuntamiento de Madrid no es tomador de ningún seguro. El Ayuntamiento de Madrid no corre con ningún riesgo. Es decir, si al propietario no le pagan, el que corre con el riesgo es el propietario, no el ayuntamiento. Si usted tuviera un piso alquilado ¿cómo se sentiría mejor, con una agencia como la de Madrid, donde si a usted no le pagan tiene que perseguir al inquilino, o con la Sociedad Pública de Alquiler, donde si el inquilino no le paga sabe que nosotros le vamos a pagar pase lo que pase? En una conversación privada creo que todos podemos entender que esto es radicalmente distinto y manifiestamente mejor para el propietario, al que da mayor seguridad, porque sabe que va a cobrar siempre, pase lo que pase. Esa es la diferencia entre el funcionamiento de la Sociedad Pública de Alquiler y las agencias municipales o las sociedades autonómicas. Ellas —y es una labor muy loable— solamente intermedian, es decir, ponen una oficina para que propietarios e inquilinos puedan casar operaciones. Lo que pase después tendrá que ver obviamente con la relación bilateral entre propietario e inquilino. El riesgo no se mitiga. Nosotros mitigamos el riesgo porque somos los tomadores de los seguros, por eso pagamos las pólizas, y si hay alguna incidencia con el inquilino somos nosotros los que nos encargamos de llevar a cabo el cobro de la morosidad. El propietario siempre va a cobrar, va a cobrar durante cinco años pase lo que pase con el inmueble, cosa que el Ayuntamiento de Madrid o cualquier sociedad no le garantiza. Si él no encuentra un inquilino, no cobra, y su piso está perdiendo oportunidades de negocio. Creo que la diferencia entre un modelo como el nuestro y un modelo como la mera intermediación, que es lo que suponen las sociedades de arrendamiento, es bastante clara. En cuanto a los otros servicios exteriores, tenemos un *call center*, al que se dirigen los ciudadanos, los agentes y los propietarios para solicitar información o para incluir sus viviendas en nuestro sistema. Los servicios exteriores y los seguros nos cuestan aproximadamente unos 900.000 euros al año. También tenemos las empresas de informática, que es un servicio subcontratado para el mantenimiento de la herramienta informática de la sociedad. Esos son los tres principales elementos que constituyen los servicios exteriores de la sociedad.

También me preguntó en su día por el inmovilizado material, porque le había parecido que había una disfunción entre un año y otro. El inmovilizado material incluye los gastos en los que la Sociedad Pública de Alquiler incurrió al asumir la gestión de las viviendas de la Seguridad Social. Estas viviendas estaban en un estado deteriorado —había algunas que habían estado cerradas durante quince años— y hubo que acometer una serie de obras, que ha pagado la Sociedad Pública de Alquiler, por un valor de 4 millones de euros. Ese es el inmovilizado material. Por un concepto contable, este inmovili-

zado fue trasladado a un fondo de reversión, porque la vivienda volvería a la Seguridad Social en el momento en que terminara la gestión de la Sociedad Pública de Alquiler. Esa fue la razón del cambio contable que apareció en las cuentas. En cualquier caso, la empresa que ha auditado a la Sociedad Pública de Alquiler —acaba de terminar su auditoría privada y está empezando su auditoría pública por parte de la IGAE— nos revertió esta cuenta, que vuelve a estar en el inmovilizado material. Por tanto, en el próximo ejercicio aparecerán de nuevo las cifras del inmovilizado material —repito—, reflejando el coste de la obra que nos va pagando la Seguridad Social poco a poco con el canon que le pagamos nosotros anualmente por el uso y la gestión de estas viviendas. Esto es lo que significa el inmovilizado material.

También me preguntó en su día por las deudas a largo plazo. Las deudas a largo plazo de la Sociedad Pública de Alquiler son básicamente las fianzas. Nosotros depositamos las fianzas de los inquilinos y también las fianzas que exigimos a los agentes inmobiliarios para operar con nosotros. Esos son los dos conceptos de deudas a largo plazo por los que usted también me preguntó en su día. En el campo de aprovisionamiento están fundamentalmente las provisiones para morosidad. Este es el concepto en el que aparecen las cifras. Usted hace referencia también a una cuenta que efectivamente aparece en los presupuestos, que es ingresos accesorios a la explotación, arrendamientos, que se mantiene a cero. Esto es un cuadro contable distinto al que trabajamos nosotros, porque los únicos ingresos —no hay ingresos accesorios— que obtenemos son los que nos pagan los inquilinos en forma de prestación de servicios. La prestación de servicios son los ingresos que tiene la Sociedad Pública de Alquiler provenientes de los inquilinos —repito— y que luego nosotros pagamos regularmente a los propietarios. Por tanto, esa es la cuenta realmente importante de ingresos, prestación de servicios, pero son los ingresos que tiene la Sociedad Pública de Alquiler, que al finalizar el tercer trimestre del año en curso alcanzaban la cifra de 15.116.000, casi 15.117.000 euros.

También ha manifestado que el personal es excesivo para el funcionamiento de la sociedad. También le dije la otra vez que no solo hay que gestionar —aunque le parezcan unas cifras ridículas— los contratos que ya se han firmado, hay que gestionar las entradas de las viviendas, las evaluaciones, la calidad, etcétera. En fin, es un trabajo que le puede parecer —repito y es un juicio subjetivo— poco o mucho, pero el personal de la Sociedad Pública de Alquiler está totalmente aquilatado al plan de negocio. Decía que al finalizar el segundo año debería de haber 38 trabajadores y en este momento tenemos 38 trabajadores. Estamos sobre las cifras del

plan de negocio aprobado por el Consejo de Ministros, menores pérdidas. Al finalizar el año teníamos que tener 5.500 viviendas y vamos a tener en torno a 5.400, o incluso más. Por tanto, la Sociedad Pública de Alquiler está en este momento gestionando un parque que puede ser muy grande o muy pequeño, pero el objetivo era ir mucho más allá. El objetivo cuantitativo a lo mejor le podía parecer a usted modesto, 24.000 viviendas en cuatro años, pero lo más importante es que aunque usted crea que no somos referencia, ahora mismo somos la referencia de todos los portales inmobiliarios. Usted ha hecho el comentario de que los promotores se van a forrar con la Sociedad Pública de Alquiler. Los promotores que ponen vivienda en nuestras manos lo hacen por dos vías. En primer lugar, es verdad, porque no venden su stock. Sin embargo, no olvide que hay que reducir un 25 por ciento a la renta que esperan ganar. Si usted cree que esto es un negocio redondo, no lo sé, pero lo que sí está claro —y esos son los cambios estructurales que se avecinan— es que hay muchos más promotores que solo se van a dedicar a vivienda en alquiler, y eso es lo importante. Primero, porque hemos cambiado la legislación; segundo, porque está la Sociedad Pública de Alquiler; y, tercero, porque hay ayudas del plan de vivienda y una serie de medidas que se han tomado en esta legislatura que claramente benefician la promoción exclusiva para el alquiler. Ese es el primer paso importante. En segundo lugar, ya hay mucha intermediación que solo hace alquiler, porque se han dado cuenta de que es negocio y es rentable. Y, en tercer lugar, la Sociedad Pública de Alquiler, probablemente en un futuro no muy lejano, entrará con estos promotores a hacer vivienda protegida en alquiler, que es la apuesta que nosotros hemos hecho en esta legislatura, con un incremento de más del 58 por ciento en el inicio de vivienda protegida, más que en los últimos casi veinte años, y esto se nota. Es decir, nosotros estamos recorriendo la geografía española, reuniéndonos con intermediarios y promotores y la aceptación, como decía el señor Santamaría, es tremenda, aunque a usted, repito, las cifras a lo mejor le pueden parecer ridículas. Me pregunta usted si tengo miedo a reventar el mercado. No, yo simplemente tengo un miedo: que la sociedad no entienda lo que estamos haciendo, y ese miedo se me ha quitado yendo por toda la geografía, incluida su comunidad autónoma.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias a todos y feliz Navidad.

Señorías, levantamos la sesión.

**Eran las dos y cincuenta minutos de la tarde.**

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**