



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

---

## COMISIONES

**Año 2008**

**IX Legislatura**

**Núm. 102**

---

## FOMENTO

**PRESIDENCIA DEL DEL EXCMO. SR. D. ANTONIO LOURO GOYANES**

**Sesión núm. 6**

**celebrada el miércoles 8 de octubre de 2008**

---

Página

### **ORDEN DEL DÍA:**

- |   |          |
|---|----------|
| <b>Comparecencias de personalidades y funcionarios de la Administración del Estado, al objeto de informar sobre temas relativos al proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2009 (número de expediente 121/000009) .....</b>  | <b>2</b> |
| <b>— Del señor secretario general de Transportes (Palao Taboada). A petición de los Grupos Parlamentarios Socialista (número de expediente 212/000189), Catalán (Convergència i Unió) (número de expediente 212/000137 y ) Popular en el Congreso (números de expediente 212/000249 y 212/000252) .....</b> | <b>2</b> |
| <b>— Del señor secretario de Estado de Planificación y Relaciones Institucionales). A petición de los Grupos Parlamentarios Socialista (número de expediente 212/000187), Catalán (Con-</b>   |          |

	Página
vergència i Unió) (número de expediente 212/000135) y Popular en el Congreso (número de expediente 212/000247) .....	11
— De la señora subsecretaria de fomento (Vivanco Bustos). A petición de los Grupos Parlamentarios Socialista (número de expediente 212/000190) y Popular en el Congreso (número de expediente 212/000246) .....	23
— Del señor director general de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA (Marín San Andrés). A petición del Grupo Parlamentario Mixto (número de expediente 212/000127), Socialista (número de expediente 212/000194), Catalán (Convergència i Unió) (número de expediente 212/000139) y Popular en el Congreso (número de expediente 212/000256) .....	31
— Del señor presidente del Ente Público Puertos del Estado (Navas Gutiérrez). A petición de los: Grupos Parlamentarios Socialista (número de expediente 212/000196), Catalán (Convergència i Unió) (número de expediente 212/000141) y Popular en el Congreso (número de expediente 212/000258) .....	38

Se abre la sesión a las cinco y cinco minutos de la tarde.

**COMPARECENCIAS DE PERSONALIDADES Y FUNCIONARIOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO, AL OBJETO DE INFORMAR SOBRE TEMAS RELATIVOS AL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2009. (Número de expediente 121/000009.)**

- **DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES (PALAO TABOADA). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS SOCIALISTA (Número de expediente 212/000189), CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) (Número de expediente 212/000137) Y POPULAR EN EL CONGRESO (Números de expediente 212/000249 Y 212/000252).**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores diputados, procedemos según el orden del día remitido a SS.SS e iniciamos, por lo tanto, la sesión de la Comisión de Fomento que, como saben SS.SS., es de carácter informativo en relación con los Presupuestos Generales del Estado para el año 2009 del Ministerio de Fomento. Damos la bienvenida a todos los comparecientes: A don Víctor Morlán, secretario de Estado de planificación; a doña Encarnación Vivanco, subsecretaria de Fomento; a don Fernando Palao, secretario general de Transportes; a don Manuel Azuaga, director general de AENA, y a don Mariano Navas, presidente de Puertos del Estado. Estaba previsto que interviniera primero el secretario de Estado don Víctor Morlán. Por razones de agenda internacional, lo va a hacer el secretario general de Transportes, don Fernando Palao. Tiene, por lo tanto, la palabra el señor Palao.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Palao Taboada): Señor presidente, señorías, tengo que empezar por agradecer la deferencia que esta Comisión ha tenido al alterar el orden de las comparecencias para permitirme encajar los horarios de un desplazamiento a Luxemburgo que tengo para asistir mañana al Consejo de Ministros de Transportes europeos. Muchísimas gracias, señor presidente.

Como saben, la Secretaría General de Transportes abarca dos grandes áreas que desde el punto de vista presupuestario tienen características en cierto modo diferenciadas. Por una parte, las tres direcciones generales —Marina Mercante, Aviación Civil y Transporte por Carretera—, integradas en la estructura central del ministerio, en las que la actividad gestora y normativa predomina sobre las actuaciones inversoras, y las entidades empresariales AENA y Puertos del Estado, autoridades portuarias, en las que la actividad inversora es importante, sin perjuicio de sus también relevantes funciones de gestión. Pasaré a referirme, a continuación, a las previsiones que contempla el presupuesto 2009 para todas ellas.

La Dirección General de Transportes por Carretera es la responsable del programa presupuestario 453.M, ordenación e inspección del transporte terrestre, cuyas principales actuaciones para 2009 serán las siguientes: ejecución de los acuerdos de junio de 2008 entre la Administración y el Comité Nacional de Transportes por Carretera. Si bien la mayor parte de las medidas comprometidas por el Ministerio de Fomento en esos acuerdos van a ejecutarse durante 2008, en 2009 se continuará desarrollando aquellas de carácter permanente, así como las previstas para ese año. También habrá que abordar la puesta en vigor del nuevo Plan Petra II, Plan estratégico para el transporte de mercancías por carretera, y la ejecución del vigente Plan Plata, Plan de líneas de actuación para el transporte en autobús. En

cuanto a la inspección y control del transporte por carretera, se mantendrá el rigor y la intensidad de las inspecciones, realizándose campañas específicas de control, sin perjuicio del análisis que se está haciendo de acuerdo con los compromisos adquiridos con el sector, sobre posibles desajustes de los tipos sancionadores, su nivel de gravedad y las sanciones aplicables. En cuanto al Plan de ayudas al transporte por carretera, como consecuencia de los acuerdos de junio, el crédito para 2009 de las ayudas para el abandono de la actividad se incrementa en 20 millones de euros, situándose en torno a los 60 millones de euros. La renovación de las concesiones de servicios regulares de transporte de viajeros por carretera continuará el proceso de convocatoria y resolución de los concursos. La puesta en marcha de la Fundación pública para la formación del transporte por carretera, constituida el pasado mes de septiembre, tiene asignado un crédito de 1,2 millones de euros para 2009. En definitiva, los recursos asignados a la totalidad del programa 453.M para 2009 ascienden a 90,5 millones de euros, lo que supone un incremento del 56,7 sobre el año 2008.

La Dirección General de Aviación Civil gestiona dos programas, el 455.M, regulación y supervisión de la aviación civil, y el 441.O, subvenciones y apoyo al transporte aéreo. Respecto del programa 455.M, contará para el próximo ejercicio con una capacidad de gasto prácticamente el doble respecto del presupuesto actual, con la importante novedad de que la dotación prevista para el ejercicio 2009, 63,9 millones de euros, se reparte entre la Dirección General de Aviación Civil —9,2 millones de euros— y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea —54,7 millones de euros—, que estará desarrollando plenamente sus funciones en este mismo mes y desde luego en el próximo ejercicio 2009. Como saben, la Dirección General de Aviación Civil mantendrá unas funciones básicamente normativas y reguladoras, incluyendo la promoción del transporte aéreo, las relaciones exteriores, convenios bilaterales, la elaboración de estudios y análisis estratégicos, las funciones de informe y autorización en materia de aeropuertos, etcétera.

En cuanto a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, a la que se asigna la mayor parte de la dotación presupuestaria, reflejo de la prioridad que el ministerio sigue atribuyendo a los aspectos de seguridad en el transporte aéreo, desarrollará todas las actividades relativas a seguridad de aeronaves, seguridad en el ámbito de la navegación aérea, seguridad de aeropuertos, derechos de los usuarios y seguridad frente a actos de interferencia ilícita. El programa 441.O tiene como objeto facilitar la relación de los territorios no peninsulares con el resto del territorio nacional. En ese sentido, se consolida el porcentaje de subvención del 50 por ciento a los pasajes de residentes en esos territorios, que fue incrementado a lo largo de la legislatura anterior partiendo del 33 por ciento inicial. El programa tiene una dotación de 413,6 millones de euros, con un incremento del 2,8 respecto a 2008, que incluye también 8,9 millones destinados a la bonificación de las familias numerosas.

La Dirección General de Marina Mercante. Están a cargo de esta dirección general dos programas presupuestarios: el 454.M, seguridad del tráfico marítimo y vigilancia costera, y el 441.N, subvenciones y apoyo al transporte marítimo. El programa 454.M ampara las políticas en materia de seguridad de la navegación y de protección del medio ambiente marítimo y costero. Los recursos asignados a este programa para el ejercicio 2009 ascienden a 264,4 millones de euros, con un incremento del 6,6 por ciento sobre 2008, si bien el montante total disponible para estas políticas se elevará a 353,9 millones de euros, incluyendo la aportación de Sasemar a través de los 89,5 millones de euros de endeudamiento autorizado para esta sociedad.

Refiriéndome precisamente a Sasemar, la transferencia total de la dirección general, tanto para gasto corriente como de inversión y las aportaciones patrimoniales, alcanzará en el ejercicio 2009 la cifra de 201 millones de euros, es decir, un 8 por ciento más que en 2008. Para el desarrollo de sus actividades, y contando con dichas aportaciones y sus propios recursos, Sasemar contará para 2009 con un incremento de 15 millones de euros en el presupuesto de explotación y de 9 millones de euros en el de inversiones, con los que hará frente a las necesidades derivadas del desarrollo del Plan nacional de salvamento marítimo. En cuanto a la propia dirección general, continuará con su plan de construcción, mejora, rehabilitación y equipamiento de edificios para capitanías marítimas y la implantación de sistemas informáticos de apoyo a la gestión.

En cuanto al programa 441.N, y al igual que mencioné para el caso de Aviación Civil, se mantiene el régimen de bonificación para los residentes en territorios no peninsulares y la bonificación a familias numerosas, así como a la compensación derivada de los contratos de prestación de servicios marítimos de interés general. El total de este programa asciende a 118,5 millones de euros.

La Secretaría General de Transportes. La propia secretaria general como tal tiene asignados dos programas: el 451.N, dirección y servicios generales de Fomento, y el 441.P, subvenciones al transporte extrapeninsular de mercancías. Respecto al 451.N, lo más reseñable puede ser la partida de 10 millones de euros que tiene por objeto apoyar el funcionamiento de las autopistas del mar entre España y Francia, que han sido objeto de concurso convocado por ambos países y cuya propuesta de adjudicación debe producirse en breve, debidamente coordinada con la Administración francesa. En el programa 441.P se observa una disminución de 20 millones de euros sobre el presupuesto 2008. Esta disminución que afecta a la partida destinada a la compensación a los transportes en Canarias —la de Baleares no varía— tiene explicación si consideramos que en el ejercicio 2008 se produjo en este capítulo un gran incremento, el 90 por ciento, como consecuencia de la incorporación al presupuesto por parte del Ministerio de Economía y Hacienda de la posible financiación procedente de los recién creados fondos comunitarios RUP. Se incorporó el

máximo montante potencialmente disponible, resultando así una cantidad que será prácticamente imposible gastar según el régimen vigente, regulado por el Real Decreto 199/2000. El ajuste que se produce en esta partida en el presupuesto 2009 viene a ser en cierto modo una normalización de la situación. De hecho, el importe de 32,65 millones de euros previsto en 2009 para Canarias habría que compararlos no con los 52,65 millones del ejercicio de 2008, sino con los 25,65 millones de euros presupuestados en 2007, que permitieron pagar sin problema —en realidad se produjeron remanentes— las obligaciones derivadas del cumplimiento del real decreto antes mencionado. En el próximo ejercicio tendremos, por tanto, un incremento del 27 por ciento sobre el presupuesto de 2007, lo que nos permitirá hacer frente sin dificultad a los pagos que se deriven de los nuevos reales decretos que van a sustituir al Real Decreto 199/2000 y que van a suponer una mejora muy perceptible de las compensaciones que recibirán los beneficiarios.

**AENA.** Las políticas prioritarias de AENA durante el año 2009 seguirán siendo aumentar la seguridad integral en aeropuertos y navegación aérea, mejorar la calidad de servicios e infraestructuras, mejorar la calidad de servicios e infraestructuras, mejorar la eficacia y eficiencia económica de la gestión y desarrollar la capacidad de las infraestructuras de los aeropuertos y la navegación aérea para adaptarla a la demanda prevista del transporte aéreo. Para el desarrollo de estas políticas AENA dispondrá en el ejercicio 2009 de unos recursos totales de 4.561,2 millones de euros, de los que 2.806,8 millones de euros corresponden a gastos de explotación y 1.754,4 millones de euros a inversiones. Se observa que el presupuesto de inversiones para 2009 presenta una disminución del 31 por ciento respecto a 2008. Esta disminución responde a un ajuste en la programación en el vigente plan de inversiones que ya preveía una menor inversión en 2009, como consecuencia de la finalización ya producida o muy próxima de actuaciones de dimensión excepcional, como las ampliaciones de Barajas o de El Prat, así como la previsión de la evolución del tráfico aéreo, que ha habido que revisar a la baja como consecuencia de la situación económica general y del propio sector del transporte aéreo como consecuencia de una minoración de los ingresos de AENA, la necesidad de contener por debajo de la inflación las tasas aeroportuarias para compensar esta disminución del tráfico ante la delicada situación del sector y la necesidad de contener el crecimiento de la deuda de AENA, que en estos momentos supera los 9.000 millones de euros. En cualquier caso, este ajuste de inversión se realiza sin afectar a la capacidad necesaria para atender a la demanda de tráfico aéreo, a la que antes me refería, y manteniendo íntegramente los principales compromisos: planes de Barcelona, de Málaga, de Levante, de Canarias, así como la potenciación de los aeropuertos turísticos y la adecuación de todos los aeropuertos de la red, con especial incidencia en algunos de ellos. Por otra parte, no existe un reflejo presupuestario del previsto cambio del modelo

de gestión aeroportuaria sobre el cual el acuerdo del Consejo de Ministros del pasado 29 de julio establece sus líneas básicas. Se está trabajando en él, pero no cabe hablar de adaptaciones presupuestarias hasta que no se vayan concretando los hitos previstos que requieran dichos cambios.

**Puertos.** El proyecto de presupuesto consolidado para 2009 está integrado por los proyectos de presupuesto de Puertos del Estado y de las 28 autoridades portuarias elaborados a partir de los acuerdos adoptados con cada una de las autoridades portuarias en los planes de empresa. Las líneas estratégicas del sistema portuario estatal son: crecimiento, excelencia operativa, autosuficiencia económica, utilización de las infraestructuras e integración con el entorno. Refiriéndome al presupuesto de inversiones para actuaciones en infraestructuras, en el ejercicio 2009 asciende a 1.537 millones de euros, lo que supone una ligera disminución del 7,5 por ciento respecto a lo presupuestado en 2008, explicable por haberse adelantado en este ejercicio muchas inversiones previstas y por el hecho de haber finalizado también importantes actuaciones. Estas previsiones de inversión permiten mantener todas las actuaciones en curso y, en concreto, los proyectos más destacables como son la ampliación del puerto de Gijón, nuevas instalaciones en el puerto de A Coruña, en Punta Langosteira, mejora de los accesos al puerto de Sevilla, rehabilitación del muelle de El Prat en el puerto de Barcelona y nuevo dique de abrigo en el puerto de Valencia.

No quiero extenderme más en esta primera intervención, y quedo a disposición de SS.SS. para contestar a las cuestiones que quieran plantearme, recordándoles que para responder a los aspectos de detalle en lo que se refiere a puertos y aeropuertos comparecerán a continuación el presidente de Puertos del Estado y el director general de AENA.

El señor **PRESIDENTE:** Finalizada la intervención del secretario general de Transportes, abrimos un turno para los portavoces de los distintos grupos de menor a mayor en cuanto a representación. Les recuerdo a los portavoces que estamos en una sesión informativa en relación con los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio de 2009. Podrán formular las preguntas y observaciones que consideren oportunas en relación con el tema que nos ocupa, que es presupuestario.

Tiene la palabra en primer lugar el portavoz del Grupo Parlamentario Mixto, señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS:** Señor presidente, no voy a hacer uso dado que no solicitamos esta comparecencia. Me limitaré a intervenir en la comparecencia solicitada, que es la del director de AENA.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra don Pere Macias por el Grupo Catalán.

El señor **MACIAS IARAU**: Señor secretario general, vamos a exponer unas cuestiones que vamos a intentar tratar con brevedad por el poco tiempo que todos tenemos.

En primer lugar, creo que es importante que los presupuestos del año 2009 reflejen la dotación suficiente para dar cumplimiento a todas nuestras obligaciones en relación a la seguridad aérea. Por tanto, yo le pediría —sé que ha hecho usted alguna referencia— un balance explícito para que todos tengamos claro que estos presupuestos, si alguna prioridad deben tener en estos momentos, es la de dotarlos de los medios materiales necesarios para que tanto la Agencia de Seguridad como las propias funciones que ejerce la Dirección General de Aviación Civil puedan ser prestadas con la máxima diligencia, lo cual me parece que es un mandato de los ciudadanos en este momento.

Una segunda cuestión que quería plantearle —usted ha sido meridianamente claro, siempre es una virtud suya— es que usted nos dice: el modelo aeroportuario ya vendrá el año que viene, no hace falta que gastemos nada ni que preveamos nada porque ya llegará. Tomamos nota y, en cualquier caso, mi pregunta sería, ¿esto significa que a lo largo de 2009 no habrá aún ningún reflejo organizativo, ninguna aplicación real de este nuevo modelo aeroportuario?

La tercera pregunta es en relación al transporte terrestre por carretera. Me gustaría conocer —porque en estas últimas semanas ha habido algunas quejas en este sentido— si el presupuesto permite cumplir con los compromisos establecidos por el propio Ministerio de Fomento y por todo el Gobierno, en relación a la conflictividad del sector y con los acuerdos del pasado mes de junio. Por tanto, me gustaría que en este aspecto también hubiera una información más detallada.

En relación a otro aspecto que es el fomento del *Short Sea Shipping*, ¿está previsto también el fomento del *Short Sea Shipping* en la fachada mediterránea? Porque hasta ahora se está dando en los concursos hechos en la fachada atlántica, lo cual me parece muy lógico porque en estos momentos se trata de poner, como mínimo, el *Short Sea Shipping* en el Atlántico al mismo nivel que el que ha existido en el Mediterráneo. Pero me gustaría saber cómo están, qué previsiones hay y que prevé el presupuesto en sus programas de actuación en relación al *Short Sea Shipping* en la fachada mediterránea.

Finalmente, algo que no sé si me va a poder responder usted, pero yo se lo planteo. Usted es el secretario general de Transportes y usted no tiene competencias en transporte por ferrocarril. Esto es muy lamentable, porque, claro, el transporte por ferrocarril no tiene ningún padrino; y el transporte por ferrocarril, que es una parte importantísima del transporte, que además a mí me parece inseparable del otro transporte. Usted, como nadie, conoce el concepto de comodidad, resulta que le hemos dejado sin padrino y quien tiene que cuidarse del transporte es el mismo que tiene que cuidarse de la infraestructura ferroviaria, lo cual tiene igual sentido que el director general de carreteras se

cuidara también del transporte por carretera. Por tanto, este es un tema que a mí me parece que hay que plantearse, que nuestro grupo va a plantear en su momento, pero que ya que está usted aquí hoy y están, además, los altos cargos del ministerio, creo que esto es un grave problema estructural del ministerio, que conlleva gravísimos efectos en la falta de desarrollo del transporte por ferrocarril y, por tanto, hay que hacer esta petición. Yo sé que usted tiene mucho trabajo pero me gustaría que tuviera un poquito más.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra por el Grupo Popular su portavoz la señora Santa Ana.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Bienvenido, señor secretario general de Transportes, a esta Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados.

Después de escuchar sus explicaciones, a mí me gustaría hacer una serie de consideraciones. En primer lugar, en cuanto al programa destinado a la ordenación e inspección del transporte terrestre, es conocido por todos nosotros que para el ejercicio de 2009 la Dirección General del Transporte por Carretera pretende llevar a cabo una serie de actuaciones, entre otras —y nos ha hablado usted de ellas—, el desarrollo del Plan estratégico para el sector del transporte de mercancías por carretera; el impulso a la introducción de nuevas tecnologías en el transporte y a la formación del sector; también nos lo ha citado, proseguir con ese plan de ayudas al sector, con las ayudas al abandono de actividad, y a la formación de los transportistas. Señor Palao, todas estas actuaciones a mi grupo parlamentario le preocupan. Y le preocupan, sobre todo, después del caos que se originó en este país antes del verano con la huelga en el sector, caos que además acabó repercutiendo en todos los sectores productivos de nuestra economía y originando serios perjuicios a millones de españoles. Pero es que nos preocupan estas actuaciones después de comprobar —y quiero recordar que usted nos ha dado unas cifras que a mí, en estos momentos, no me coinciden con las que vienen en el proyecto de ley del año 2009— que en los últimos tres años no se ha producido incremento en la dotación presupuestaria para el programa que coordina el transporte terrestre. Y permítame que le cite los datos que aparecen en el proyecto de ley: 2007, 2008 y 2009, una partida de 4,27 millones de euros que se mantiene constante. Mi grupo quiere saber cómo se verán reflejadas todas estas dotaciones en el presupuesto, qué impulso se le va a dar al desarrollo del tacógrafo digital, y como se verá reflejado en el presupuesto el control del transporte de mercancías peligrosas, con la finalidad de dar cumplimiento a la Directiva 95/50, de 6 de octubre del año 1995.

Referente al programa que está encaminado a la seguridad del tráfico marítimo y vigilancia costera, lo dicen ustedes en la memoria, y permítame que yo se lo cite textualmente: Es necesario potenciar los recursos de inspección para poder atender adecuadamente la demanda

actual de inspección y la que se generará a corto y a medio plazo. Mi grupo quisiera conocer cómo van a potenciar dichos recursos si ese programa lleva tres ejercicios consecutivos con la misma dotación presupuestaria. Y vuelvo a citarle datos que aparecen en el proyecto de ley del año 2009: una partida presupuestaria de 10,95 millones y que ni en 2008 ni en 2009 ha sido incrementada. ¿Cómo se van a reflejar en el presupuesto los recursos destinados a la inspección para buques de bandera extranjera, para buques de bandera española, para buques transbordadores de carga rodada en servicio de línea regular y para buques de pesca? ¿Qué partida presupuestaria se va a destinar al Plan de gestión para el control de la calidad de la flota española que habitualmente no tiene que salir al extranjero y que, según ustedes nos indican, se pretende poner en marcha en este año? También nos ha dado datos referentes a Sasemar, esa entidad pública empresarial, Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima. Nos gustaría conocer a qué es debido que se pospongan las actuaciones de renovación de buques de salvamento al año 2010 sin destinar ninguna dotación presupuestaria para el ejercicio del año 2009.

Quisiera hacer algunas reflexiones referentes a la nueva Dirección General de Aviación Civil y la puesta en marcha de Aesa. Es conocido por todos nosotros que el pasado 8 de febrero se promulga el decreto por el que se crea esa Agencia Estatal de Seguridad Aérea, teniendo encomendada la potestad inspectora y la potestad sancionadora. En el programa regulación y supervisión de la aviación civil se recogen líneas de actuación que se pretenden poner en marcha a partir del año 2009, pero que en realidad se tendrían que haber iniciado en el año 2008, ya que la agencia tenía que haber estado operativa desde el mes de junio de este año. Señor Palao, nos gustaría conocer qué recursos se van a destinar a la certificación de los aeropuertos de interés general en materia de seguridad operacional, a la implantación de un nuevo modelo de control de la seguridad operacional en relación con las compañías aéreas de transporte público de pasajeros o a la potenciación de la actuación de auditoría e inspección de los aeropuertos para prevenir posibles actos de interferencia ilícita.

Referente al presupuesto de AESA, las cifras que usted nos ha dado no coinciden con las que tiene nuestro grupo, que —vuelvo a citar— son las que aparecen en el proyecto de ley de presupuestos del año 2009. El programa 455.M, año 2008, tenía una partida presupuestaria de 9,18 millones de euros. El año 2009 baja considerablemente a 3,82 millones de euros, teniendo un decrecimiento del 58,39 por ciento. Referente a AESA, nos aparece una partida presupuestaria para el periodo 2009-2012 de 41,5 millones de euros, estando destinados, para el año 2009, 11,7 millones de euros. Nos llama poderosamente la atención que no solamente ha habido un retraso en la puesta en funcionamiento de esa Agencia Estatal de Seguridad Aérea, para la que el año pasado no había dotación presupuestaria ninguna,

sino que además, viendo el desglosado del presupuesto, encontramos una partida de 4 millones de euros, en concepto de encomienda de gestión a Isdefe en materia de seguridad aérea. Entendemos que mientras AESA no tenga la potestad inspectora y sancionadora en su totalidad no podremos hablar seriamente de que esta agencia está en marcha.

Referente a Senasa, nos gustaría conocer cómo queda ubicada dentro de esa nueva Dirección General de Aviación Civil y qué actuaciones va a llevar a cabo. Encontramos 6 millones de euros destinados a esta entidad, pero además encontramos que la partida más importante, de 4,2 millones de euros, va destinada precisamente a la adecuación de edificios y a otras instalaciones. Permítame también que le haga una pregunta puntual. ¿Se va a otorgar la declaración de interés general al futuro aeropuerto de Huelva?

Referente a AENA, usted nos ha comentado que la inversión en el año 2009 cae estrepitosamente. Nos encontramos en los niveles del año 2006. Concretamente —usted no los ha citado—, hay un decremento en la inversión del 31,36 por ciento. Quisiera que nos contestase en relación con el estado de las infraestructuras, cómo están los planes directores, qué grado de ejecución tienen esos planes, si AENA está dispuesta a incluir el aeropuerto de Huelva en sus planes de desarrollo a corto plazo, si la emisión de esa declaración de interés general supone que AENA va a iniciar en breve la construcción del aeropuerto y si van a llevar a cabo en esta legislatura la revisión de todos los planes directores de los aeropuertos españoles, como la señora ministra nos informó en su primera comparecencia ante esta Comisión el pasado 5 de junio.

En último lugar, permítame una pequeña referencia a los puertos. Agradecemos el proyecto de ampliación del puerto de Gijón, pero también nos ha llamado poderosamente la atención que se haya citado la reconstrucción del muelle de El Prat. Nos parece asombroso que se haga referencia expresa a él, cuando ha sido uno de los mayores hitos en la pasada legislatura, en el sentido de que ese muelle, como todos sabemos, al final se hundió.

Espero que usted nos aclare todas estas cuestiones y le agradecemos su comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra su portavoz, el señor Guillén.

El señor **GUILLÉN IZQUIERDO**: Bienvenido, señor secretario general de transportes. Muchas gracias por su intervención y por su comparecencia un año más en esta Comisión de Fomento para explicar los presupuestos del Ministerio de Fomento en las áreas en las que usted tiene responsabilidad. En primer lugar, quiero decirle que nuestro grupo valora de manera muy positiva los presupuestos que nos acaba de explicar y que en el ámbito de su competencia tienen matices muy destaca-

bles. No nos sorprende sino más bien nos ratifica el interés que el ministerio ha tenido en el cumplimiento de los compromisos que adquirió en junio de 2008 con los agentes del transporte por carretera. Por eso valoramos de manera muy positiva el crecimiento que el programa 453.M tiene, ni más ni menos que de un 56,73 por ciento. Esta es una gran noticia para un sector que ha estado sufriendo un fuerte incremento en el precio del gasóleo durante los últimos tiempos y una desaceleración de la demanda en un sector que, aunque está liberalizado, tiene grandes dificultades para repercutir el incremento de los costes en los precios de los servicios que presta. Así, nos agrada ver cómo se han incrementado las dotaciones de ayudas a la salida de profesionales del sector cuando alcanzan una determinada edad, cómo se ha incrementado el apoyo a las sociedades de garantía recíproca para ayudar a la financiación de nuevos vehículos y cómo se ha contribuido también a la formación. Por eso quiero pedirle, aunque usted se ha referido a ello, que nos explique más en su contestación cómo se contempla presupuestariamente la puesta en marcha de una fundación, que es un elemento muy importante que se ocupa de reforzar de forma anticipada con el propio sector esos esfuerzos en materia de formación.

Queremos plantearle una segunda cuestión. Una vez que han cumplido el compromiso electoral de la pasada legislatura de subvencionar el 50 por ciento del transporte de residentes entre las islas Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, en este año 2008 se alcanzaron los 541 millones de euros, que ya era una cifra bastante espectacular y que se vuelve a incrementar, en contra de lo que dice la portavoz del Grupo Popular, para el año 2009 en 565 millones de euros. Me gustaría saber cómo se distribuye ese total de subvenciones de pasajeros, tanto en el transporte aéreo como en el transporte marítimo, para este año 2009.

Se ha dicho también aquí que una de las novedades de este presupuesto es la creación de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Es verdad que se critica su retraso, pero yo esperaba que algún grupo le diese la enhorabuena precisamente por ponerla en funcionamiento y porque venga contemplada presupuestariamente en este ejercicio. Lo que quisiera es que nos explicase con las cifras presupuestarias cuál es el esquema de funcionamiento que va a tener esta Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Con respecto a Salvamento Marítimo, en esta legislatura pasada se ha hecho un esfuerzo ímprobo. Se potenciaron muchísimo los medios de los que Sasemar disponía, con la entrada en servicio de nuevos remolcadores, con nuevos aviones CASA CN-235, con nuevas bases logísticas de equipos de lucha contra la contaminación y otros medios con los que fue dotada la partida que tenía Sasemar en los anteriores presupuestos. Todo ello, obviamente, implica tener que incrementar los gastos corrientes, los gastos de funcionamiento para poder atender todas estas dotaciones a las que me he referido. Ya en el año 2007 se contemplaban partidas de 97,3 millones euros; en el año 2008 pasamos a 117,1 millones de euros, y en el

ejercicio de 2009, a 132,15 millones de euros; es decir, en este ejercicio hay un incremento de más del 12 por ciento en ese capítulo 4, que corresponde a la Dirección General de la Marina Mercante. Nos gustaría que nos detallara con mayor amplitud el esfuerzo que se está haciendo no solamente en la inversión, sino también en los gastos corrientes, porque son claves para el buen funcionamiento de Sasemar y son fundamentales para mejorar la seguridad, el tráfico marítimo y la vigilancia costera que demandaba también el resto de los grupos.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a las preguntas y a las sugerencias formuladas por los distintos portavoces, tiene la palabra el señor Palao.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Palao Taboada): Señorías, voy a intentar responder a las diferentes preguntas en el mismo orden en el que se han producido.

El diputado Pere Macias, de *Convergència i Unió*, ha planteado el tema de la seguridad aérea. Efectivamente, venimos haciendo un esfuerzo para poner en marcha la Agencia de Seguridad Aérea. Es una iniciativa que, como cualquier iniciativa administrativa de este tipo, no ha sido fácil. Apareció en medio una Ley de Agencias, aprobada en el Parlamento, que obligó a encajar todos los planteamientos que se habían hecho sobre la Agencia de Seguridad Aérea en este marco legal que se planteó en su momento. Lo que se pretende con esta Agencia de Seguridad Aérea es resolver todos los problemas que se presentan desde el punto de vista de la dotación de personal debidamente cualificado. Un ejemplo. En determinado tipo de inspecciones operacionales los pilotos profesionales con experiencia son una pieza fundamental de la inspección. No hay un cuerpo de funcionarios pilotos y hay que encontrar una aproximación a los niveles salariales habituales en una persona de esas características, con la experiencia exigible, para que encaje dentro de un esquema de inspección del propio ministerio. Esto se pretende conseguir a través de la agencia. La agencia prevé una combinación de personal funcionario y laboral con determinados niveles salariales que permitan dar una respuesta a las exigencias salariales de estos colectivos, integrando así unos equipos de trabajo que sean lo más profesionales y competentes posible para desarrollar esta actividad.

El presupuesto total de Aviación Civil —y con esto respondo a alguna pregunta que se ha hecho posteriormente— es de 63,9 millones de euros, de los cuales 9,18 van a quedar en el ámbito de lo que va a ser la nueva dirección general de Aviación Civil y 54,76 millones de euros van a ir a financiar la Agencia de Seguridad Aérea. Para darles a ustedes una idea, Aviación Civil va a mantener una estructura del orden de 80 personas y el resto, cerca de cuatrocientas y pico personas, pasarán a integrarse en el ámbito de la Agencia de Seguridad. Ya hay aprobada una relación de puestos de trabajo de 80 personas adicionales, de diferentes cuerpos de funcionarios,

ingenieros aeronáuticos, etcétera, y prevemos encontrar, por la vía de la contratación laboral, las soluciones para determinados problemas de especializaciones salariales que van a tener que ser abordados por la propia Agencia de Seguridad.

Modelo aeroportuario y las previsiones presupuestarias. Tal como se ha explicitado por el propio presidente del Gobierno, a este modelo aeroportuario todavía le queda un recorrido por hacer. Lo primero que hay que hacer, como usted sabe perfectamente, porque estoy seguro de que ha leído con toda atención las palabras del presidente del Gobierno, es separar las dos funciones fundamentales de AENA, que son Navegación Aérea, por un lado, y Gestión Aeroportuaria, por otro. Con la parte de gestión aeroportuaria se pretende crear una sociedad anónima cien por cien titularidad de AENA, para que gestione estos aeropuertos. Hay que elaborar una encomienda de gestión de AENA hacia esa sociedad, que ponga en marcha y articule de forma engrasada la gestión de los aeropuertos, separado en este caso de las competencias de Navegación Aérea y a partir de ese momento hay que abordar la privatización parcial de una parte minoritaria de ese capital, de esa sociedad, de acuerdo con los criterios que se elaboren en su momento. Hay una serie de interrogantes en cuanto al modo de privatización. Haya muchas alternativas, desde las institucionales hasta las de salida a bolsa y todo esto tiene que estar estudiado y analizado para encontrar el modelo que mejor sirva a los intereses de los usuarios. En este contexto no es previsible que sean necesarias aportaciones extraordinarias, vinculadas al nuevo modelo, que no tengan encaje en lo que es la actividad normal de AENA y en los niveles de contratación para asesoramiento o consultoría, a los que AENA está muy habituado.

Me pregunta por el cumplimiento de los acuerdos del consejo en cuanto a transporte por carretera. Como usted sabe, con motivo del conflicto originado por una parte minoritaria del sector del transporte por carretera —hay que decirlo de esta manera— no representada en el comité nacional, porque no es fácil sentarse con ella en un contexto negociador coherente, se pactó con el comité nacional unas fórmulas para llegar a alcanzar compromisos que beneficiaran al sector y permitieran sobrenadar las circunstancias difíciles que se planteaban desde el punto de vista del incremento de costes de combustible, la reducción de la demanda, los excesos de oferta que se producen y la dificultad estructural que tiene el sector para trasladar sus costes a precios. Todo este problema hizo que cinco ministerios pusieran sus ofertas encima de la mesa y se desarrollara un compromiso a través del Consejo de Ministros, para obtener determinadas acciones en relación con el sector, desde medidas de tipo tributario, aplazamiento de pagos a la seguridad social. Hay una gama numerosa de medidas que palián de alguna manera la situación del sector. Cada uno de los ministerios es obviamente responsable del cumplimiento de las medidas que le corresponden y el Ministerio de Fomento ha llevado un cumplimiento minucioso de todas y cada una de las

medidas que le corresponden. Y esta que aparece aquí es el compromiso que se había adquirido con el sector de ampliar en 20 millones de euros las dotaciones para la salida del sector de los autónomos de mayor edad. Aquí hay un reflejo bien patente del cumplimiento que ha hecho el ministerio de esos compromisos, en este caso presupuestarios, pero en la mayor parte del resto de los casos no son compromisos presupuestarios, sino de gestión, de muy diversos tipos.

Me planteaba el tema del *short sea shipping* y el Mediterráneo. Efectivamente, el *short sea shipping* es un concepto genérico; las autopistas del mar concretan algo más este concepto. Las autopistas del mar pretenden derivar tráfico de la carretera hacia el transporte marítimo. Y hemos sido un poco pioneros en la puesta en marcha de este modelo en Europa. No ha sido fácil poner de acuerdo los criterios de la Comisión en relación con estas autopistas del mar, pero el hecho es que ya hemos conseguido hacer una licitación y hemos encontrado dos adjudicatarios. Nos hemos repartido el trabajo entre Francia y España; nosotros vamos a negociar con la oferta liderada por una empresa naviera española y la parte francesa va a negociar la parte correspondiente a la otra sociedad liderada por una naviera francesa. Desde el punto de vista del retraso, ha habido un cambio ministerial en Francia que ha hecho que se cambiara el director general de Marina Mercante francés, lo cual ha retrasado las negociaciones, pero esto sigue su marcha. Son los franceses los que están un poco retrasados en el avance de estas negociaciones, pero yo preveo que en los próximos meses estaremos en condiciones de concretar los contratos con ambas partes y de poner en marcha el escenario de las autopistas del mar del Atlántico.

El Mediterráneo. Se está produciendo una situación que es, probablemente, la más deseable, porque hay una serie de compañías de transporte marítimo que actúan sin necesidad de subvenciones en el contexto del Mediterráneo, uniendo puertos italianos —Livorno, Génova, La Spezia— con puertos catalanes —Tarragona, Barcelona—. Estamos en contacto con Italia para ver qué tipo de modelo podemos desarrollar que evidentemente no perjudique la situación en la que se encuentran las compañías que están en este momento realizando la actividad porque no podemos introducir una competencia desleal subvencionada que pueda afectarlas. Hay fórmulas, como algún modelo financiero puesto en marcha en la propia Italia. También sería interesante vincular en este proyecto a Francia, que será, por otra parte, la más beneficiada por este desplazamiento de la carretera de vehículos de transporte, de camiones, ya que en el tránsito de Italia a España la gran beneficiada es Francia. En esto estamos, pero, como digo, hay que tener mucho cuidado de no afectar a lo que el propio mercado ha ido poniendo en marcha y que es, en resumidas cuentas, una situación positiva desde el punto de vista de esta intermodalidad.

Transporte por ferrocarril. Efectivamente, no existen todos los grados de libertad para poner y desarrollar un modelo organizativo. No nos olvidemos de que la sepa-

ración de Renfe y ADIF es un tema que está planteado en la legislatura anterior y hay una serie de escenarios complicados, imbricaciones de unos y de otros. Creo que el modelo organizativo del ministerio tiene alguna ventaja desde el punto de vista de concentrar las responsabilidades de ferrocarriles y carreteras en una secretaría de Estado, en un momento sobre todo en el que se están haciendo grandes inversiones en ambos modos de transporte; concentrar en la Secretaría General de Transportes aquellos modos de transporte, o direcciones generales, órganos reguladores cuya inversión tiene una menor relevancia. Es importante la inversión de AENA, pero creemos que la gestión es tan importante o más que la inversión en sí misma. El éxito de la gestión de AENA no se mide tanto por cuántos millones se invierten sino en los resultados de tráfico, la calidad de los servicios, etcétera. Este criterio que se puede aplicar también al modelo portuario, puede servir de pauta para desarrollar un modelo organizativo. No creo, evidentemente, que este sea el modelo organizativo final y definitivo que tenga el Ministerio de Fomento, pero de momento es un modelo que nos permite trabajar y desarrollar los enormes presupuestos que estamos gestionando. No se olvide que esta mañana se ponía de manifiesto que el presupuesto global del Ministerio de Fomento son 31.000 millones de euros, es decir, algo más de 5 billones de pesetas. Conviene que las medidas organizativas y de todo orden que se pongan en marcha se hagan con el debido cuidado y sin intentar entrar como un elefante en una cacharrería.

La señora Santa Ana me plantea el problema del transporte terrestre. En parte creo que he contestado algunas de las cuestiones. El caos, como ha mencionado, que se planteó con motivo del conflicto de transporte por carretera, lo único que puso de manifiesto es la fragilidad que tiene un sistema económico desarrollado desde el punto de vista de determinados modos de transporte o grupos, que puedan en un momento determinado estar situados en un puesto clave en relación con estos modos de transporte. Como digo, las empresas de transporte, una representación minoritaria, infringiendo la legalidad e interrumpiendo determinadas vías principales de comunicación, fueron perfectamente capaces de bloquear los tráficos económicos en España. Precisamente lo que intentamos es mantener un contacto próximo con las asociaciones de transportistas representadas en el Comité Nacional de Transportes, intentar llevar en lo posible el pulso, anticipándonos a los problemas que el sector pueda tener planteados y desde luego cumplir minuciosamente los acuerdos que aprobó el Consejo de Ministros al que antes me he referido.

Desde el punto de vista de la inspección de transporte terrestre, ha habido dos referencias de inspección. Una, desde el punto de vista de la marina mercante y, otra, desde el punto de vista del transporte terrestre. La estructura del transporte terrestre de la Dirección General de Transporte Terrestre es una estructura pequeña. ¿Por qué? Porque esas labores de inspección están en gran parte transferidas a las comunidades autónomas que las desa-

rollan, apoyadas en unos casos en la propia Guardia Civil, que interviene para controlar determinadas medidas. Los inspectores de transporte terrestre es un cuerpo especializado, no demasiado grande, que presta sus servicios como una responsabilidad estatal y aplica los mecanismos sancionadores que de alguna forma están previstos en la Ley de Transporte Terrestre y en su reglamento. Les aseguro que los mecanismos sancionadores funcionan. Yo firmo solamente los recursos correspondientes a las sanciones que impone la propia dirección general. Les aseguro que las cargas sancionadoras que se aplican son notables hasta el punto de que ha ocurrido un fenómeno curioso: el sector nos pedía inicialmente que aplicáramos sanciones. Es decir, había competencia desleal, por lo tanto interesaba evitar que esta competencia desleal se extendiera y para eso nos pedían que intensificáramos los mecanismos sancionadores. Al cabo de un cierto tiempo, nos vinieron a pedir que sofocáramos nuestro entusiasmo sancionador porque les parecía que era de alguna forma excesivo. Ahí estamos. Uno de los compromisos que se pactaron en ese acuerdo es sentarse a valorar cuál era la estructura sancionadora, el nivel de sanciones que se imponen, el nivel de gravedad de las diferentes infracciones en función de las circunstancias que se puedan plantear. Estamos desarrollando un contacto con el propio sector para intentar valorar si, dentro del marco de la Ley de Transporte Terrestre, podemos modular las sanciones de una manera adecuada; si no fuera así, deberíamos abordar una modificación de la Ley de Transporte Terrestre, porque, como ustedes saben, los mecanismos sancionadores infractores deben estar regulados por normas con rango legal.

Desde el punto de vista de la inspección marítima, tengo aquí una relación de la evolución de los inspectores. En el año 2004 había 156 inspectores; en el año 2005 se aumentaron en 36; en el año 2006 se aumentaron en 41; en el año 2007, en 46 y en 2008, en 44. Es decir que, respecto a marzo de 2004, prácticamente se ha duplicado el personal inspector que se incluye en el capítulo 1 de la dirección general. Tanto en marina mercante como en todos los frentes vinculados a la seguridad, el ministerio ha hecho un esfuerzo notable para potenciar la capacidad inspectora de cada uno de los órganos reguladores correspondientes.

Sasemar. Como ustedes saben, en Sasemar se ha desarrollado un Plan de salvamento marítimo 2006-2009, por lo que este año termina ese plan. Creo recordar que ese plan estaba dotado con 1.053 millones de euros, que es una cifra realmente espectacular. El resultado final de la aplicación del plan nos va a permitir tener cuatro aviones CASA 235, unos aviones muy especializados en localización de incidentes, etcétera, cuando el año 2004 no había ninguno; 10 helicópteros, frente a cinco que había en 2004; cuatro buques polivalentes, dos de 80 metros de eslora y dos de 60 metros de eslora, que ya están en servicio; nos permitirá poner en marcha 10 lanchas rápidas de 30 metros de eslora, que es un prototipo que se está desarrollando y botaremos las primeras en los próximos meses, y tampoco había ninguna lancha

de estas características en la flota de Sasemar; nos va a permitir tener nueve remolcadores en propiedad, frente a tres que existían en el año 2004; nos va a permitir tener 55 salvamares de mayor tamaño que las 44 que teníamos en el año 2004. Se han hecho bastantes más que la diferencia, lo que pasa es que han ido a sustituir salvamares de tamaño menor de eslora —en muchos casos hemos pasado de esloras de 15 metros a esloras de 20 ó 21 metros—, y se han renovado por antigüedad algunas de estas lanchas. Escenario final, 55 salvamares, frente a 44; mejor dicho, me parece que son 40. Estoy hablando todo el tiempo de memoria y puede haber algún corrimiento de cifras. También nos va a permitir tener seis bases estratégicas para disponer de material fundamentalmente de lucha contra la contaminación; seis bases de submarinistas repartidas por toda la costa, para reducir los tiempos de actuación en cada uno de los supuestos. El esfuerzo que se ha hecho debido a este plan yo creo que es especialmente espectacular. De esos 1.053 millones que era el presupuesto, la mitad aproximadamente son inversiones puras y duras y el resto son gastos de explotación. Lo digo porque hay una pregunta posterior que se refiere también a esta cuestión. En este plan están incluidos los gastos de explotación, durante cuatro años, de esta flota, de estos aviones, etcétera. Simplemente para darles un ejemplo de cuáles son esos costes, les diré que llenar el depósito de combustible del Dorinda, que es uno de los barcos polivalentes de mayor tamaño, que tiene 21.000 caballos, cuesta un millón de euros, de forma que ir al surtidor es una cosa que hay que pensársela, porque implica un coste de operación muy importante.

¿Qué se va a hacer a partir de ahora? Durante el año 2009 vamos a tener que hacer un nuevo plan de salvamento, que será para los años 2010-2014, y tendremos que hacer un análisis y una proyección de cuáles son las necesidades que se contemplan en él, para intentar tomar las medidas presupuestarias que sean necesarias para poner ese plan en marcha. Lo que sí le digo es que las dotaciones que figuran en el presupuesto del año 2009 son las que hacen falta para completar las obligaciones que tenemos con el plan que estamos financiando. Sasemar mantiene una deuda que no es exigible a corto plazo, pero que nos va a permitir en cualquier caso el desarrollo de todos estos medios a los que me he referido.

AESA. Ya he intentado explicar a otro diputado la cuantía en que se reparte en estos momentos la previsión económica para el año 2009. Recientemente, en el pasado Consejo de Ministros, hemos aprobado un real decreto que permite poner en marcha la agencia de salvamento, financiándola hasta fin de año con los presupuestos de la propia Dirección General de Aviación Civil. Esto, que era una dificultad para poner en marcha la agencia, ya está resuelto y nos va a permitir constituir la sociedad en las próximas semanas, para que empiece a funcionar. A partir del año 2009, como le digo, la agencia contará con un presupuesto de 55 millones de euros, de los cuales 20 tendrán su origen en el cobro de tasas, precios

públicos y otros ingresos, y 35 los percibirá de los Presupuestos Generales del Estado. Esta es la situación para la agencia. En cambio, la Dirección General de Aviación Civil achica sus presupuestos en la medida en que recorta sus competencias y su presupuesto para el año que viene va a ser de 9,2 millones de euros.

¿Cuál es el modelo de seguridad y la participación de Senasa? Hasta ahora las dificultades que hemos tenido para incorporar a la estructura personal competente especializado en la inspección, tanto por la vía del personal funcionario como por la vía del personal laboral, lo hemos intentado y resuelto a través de encomiendas de gestión a Senasa, que es una sociedad anónima que tiene mecanismos de contratación mucho más directos y adaptados al mercado que permiten actuar de esa manera. Es evidente que se trata de un personal que tiene ciertas limitaciones, desde el punto de vista del ejercicio de la autoridad de la Administración o de la potestas administrativas, pero desde el punto de vista del trabajo técnico puede llegar hasta una fase de desarrollo técnico de la inspección suficientemente eficaz. En la medida en que se vaya incorporando un nuevo personal a la agencia, está previsto ir reduciendo las encomiendas de gestión a Senasa, lo cual parece razonable. Esto debe producirse en un proceso de transición que no interrumpa el procedimiento de inspección exigible en un modo de transporte donde hay que estar permanentemente presentes, desde el punto de vista de los controles y de las inspecciones que se realizan a empresas y a aeronaves nacionales y extranjeras. He creído entender que cuando se refiere a la capacidad inspectora, se refiere a esos límites de los que estábamos hablando. Es cierto que el escenario sobre el que estábamos actuando, utilizando a Senasa como una empresa intermediaria desde el punto de vista de la contratación de inspectores, no era el desarrollo ideal, pero era el que teníamos a mano para poner en marcha y salir de una situación, insisto, heredada **(Rumores.— El señor Ayala Sánchez: Qué va, qué va, de heredada nada.)**, que era absolutamente impensable en materia de seguridad aérea. Hay un dato absolutamente evidente que lo ha puesto la ministra sobre el tapete. **(El señor Ayala Sánchez: Lo ha filtrado.)** No, se lo ha dicho a usted con motivo de una pregunta que planteó SS. a la ministra de Fomento. En el año 2003, se hicieron tres inspecciones SAFA de aeronaves extranjeras y, sin embargo, en este año se van a hacer 1.511. **(El señor Ayala Sánchez: Sin ley.)** ¿Cómo que sin ley? No, perdone, las SAFA se vienen desarrollando desde el año 1996, desde que se planteó este tema en Europa, se establecieron los protocolos y las recomendaciones correspondientes. Si no se pudiera hacer, no se podrían hacer ni siquiera las tres, luego cuando se hacen tres, es que se pueden hacer, y no se hacen 1.500, porque no se tiene una organización ni una capacidad de inspección adecuadas. En estos momentos, de todos los tipos de inspección se están haciendo más de 9.000 inspecciones al año. Esto hay que hacerlo con los métodos y procedimientos que hemos sido capaces de echar mano, que

vamos a consolidar a través de la puesta en marcha de la Agencia de Seguridad Aérea, en un proceso de transición que vamos a tener que aplicar mientras vamos incorporando el personal adecuado, lo vamos formando en materia de inspección y vamos adaptando el mecanismo de encomiendas a Senasa hasta conseguir que la agencia opere con toda su capacidad y dotaciones.

En cuanto a la declaración de interés general de Huelva, la declaración de interés general de un aeropuerto no implica necesariamente que AENA lo vaya a gestionar, que en los aeropuertos privados vaya a participar en su gestión. Los aeropuertos privados que se están desarrollando en estos momentos, en concreto, Ciudad Real, Murcia y Castellón, están calificados de interés general y, sin embargo, AENA no participa en su gestión, sino que lo que hace es prestar los servicios de navegación aérea que son exigibles en este caso. En el caso de Huelva, como usted sabe, hay dos peticiones de aeropuertos, una privada y otra que tiene un respaldo público, porque viene desde la propia Diputación. En sucesivos períodos, a ambos se les ha contestado que deben enviar la documentación necesaria, porque es posible que los aeropuertos se califique de interés general. Por tanto, no existe todavía la calificación de interés general, pero hay un procedimiento en el que se declara que, en la medida que cumplan con determinados planteamientos informativos y datos, es posible que se califiquen como de interés general. Esto no tiene nada que ver con la participación de AENA en su gestión. Lo único que implica la calificación de interés general es que la Administración del Estado es la que actúa desde el punto de vista de la autorización del aeropuerto en sí mismo, porque si no estuviera calificado como de interés general, sería competencia de la comunidad autónoma y, por tanto, debería actuar ella en la tramitación del expediente.

En cuanto a los planes directores, efectivamente AENA está renovando los planes directores de todos los aeropuertos. Lo que pasa es que hay que tener en cuenta que los planes directores no establecen fechas ni compromisos de inversión, vinculan las actuaciones y las inversiones a los niveles de tráfico que se alcanzan. Hay planes directores, pero en ellos no está determinado que en el año 2012 haya que hacer determinadas inversiones, sino que, cuando se alcancen determinados niveles de tráfico, hay que poner en marcha una secuencia de inversiones que permitan gestionar la demanda de tráfico que se produce de manera adecuada. Esos planes se están desarrollando. El plan director del aeropuerto de Huelva lo tendrá que presentar el promotor privado o público que plantee ese aeropuerto, de manera que uno de los documentos que tiene que presentar en esa tramitación es un plan director para conocer cuáles son sus planteamientos y el desarrollo previsible o futuro de este aeropuerto.

En cuanto al muelle del Prat, hay que señalar que efectivamente en el mismo se produjo una avería muy importante y complicada desde el punto de vista técnico.

Les recuerdo que la responsabilidad en el proyecto, ejecución y dirección de las obras es de la propia Autoridad Portuaria. Lo único que se está diciendo es que entre las partidas de inversión más notables que hay pendientes está la partida de reparación y construcción de un muelle, que es lo que está previsto, muelle que, por otra parte, es importante porque está vinculado a una concesión ...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Palao, vaya concluyendo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Palao Taboada): ...a una compañía privada que tiene unos compromisos de desarrollo de inversiones en el puerto de Barcelona.

Con esto termino y creo que he contestado a casi todas las preguntas de sus señorías.

El señor **PRESIDENTE**: De conformidad con lo acordado en la Junta de Portavoces, estaba previsto que, si algún portavoz quería, podía hacer alguna pregunta concreta. Si no es así, despedimos al señor Palao, deseándole que tenga un buen viaje a Luxemburgo y buen trabajo. **(Pausa.)**

— **DEL SEÑOR SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN Y RELACIONES INSTITUCIONALES (MORLÁN GRACIA). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS SOCIALISTA (Número de expediente 212/000187), CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) (Número de expediente 212/000135), POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/000247).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, continuamos con el turno de comparecencias. Está con nosotros el secretario de Estado de Planificación y Relaciones Institucionales, señor Víctor Morlán. Para hacer una intervención de carácter general, tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN Y RELACIONES INSTITUCIONALES** (Morlán Gracia): Acudo a esta Comisión por quinto año consecutivo para presentar a SS.SS. el proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado del Ministerio de Fomento. En esta ocasión acudo como secretario de Estado de Planificación y Relaciones Institucionales, por lo que mi intervención será algo distinta a otras ocasiones, porque la Secretaría de Estado de Planificación y Relaciones Institucionales ha sido creada con el objeto de potenciar el desarrollo de la planificación del Ministerio de Fomento, principalmente a través de los correspondientes planes sectoriales y territoriales, así como fomentar la colaboración con otras administraciones o instituciones en materia de infraestructuras y transportes.

Entrando ya en materia de presupuestos, debo comenzar indicando que el proyecto de ley de presupuestos para 2009 del Ministerio de Fomento responde a los siguientes objetivos: a impulsar la recuperación de la actividad económica, a continuar con el reforzamiento de la cohesión territorial y social, a dar más eficacia al sistema de transportes y a preservar y potenciar en todo momento la sostenibilidad ambiental. Como en ocasiones anteriores, tras mi intervención y el turno de preguntas que contestaré gustosamente, SS.SS. tendrán la oportunidad de escuchar las explicaciones que la subsecretaria del ministerio les dará en relación con las grandes cifras del presupuesto de todo el Ministerio de Fomento y también podrán solicitarle las aclaraciones que consideren oportunas. Además, como ustedes ya saben, la nueva secretaria de Estado de Infraestructuras y los presidentes de las empresas públicas cuya comparecencia han solicitado, estarán a su disposición para contestar a cuantas preguntas quieran formularles y con anterioridad ustedes ya han tenido la posibilidad de oír con detalle el presupuesto que depende de la Secretaría General de Transportes y han podido observar cómo el secretario general ha respondido de manera muy detallada a todas sus inquietudes y dudas.

Al igual que en años anteriores, estos presupuestos para 2009 responden a la política definida en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, aprobado por el Gobierno en el año 2005, que es el instrumento básico de planificación de las infraestructuras y del sistema de transporte de nuestro país. Debo señalar como novedad que el año 2009 va a ser el año en el que comenzaremos la revisión y actualización del PEIT y así hemos previsto en los presupuestos la inversión necesaria para acometer esta importante labor. Dentro del presupuesto de la Secretaría de Estado de Planificación y de Relaciones Institucionales hemos incluido 1,3 millones de euros para acometer, entre otros, los estudios e informes necesarios para tal fin. Mantenemos, por tanto, de acuerdo con las previsiones del PEIT, en estos presupuestos las prioridades que en materia de infraestructuras y transportes se fijó el Gobierno a principio de la legislatura, entre las que me gustaría señalar las siguientes: la seguridad, el mantenimiento y la conservación, la creación de nuevas infraestructuras con especial impulso del ferrocarril, la atención a los territorios no peninsulares y a las conexiones transfronterizas y el impulso a la movilidad urbana. Dichos objetivos y prioridades se materializan en una serie de líneas de actuación que hay por cada modo de transporte y en carreteras vamos a seguir avanzando en la ejecución de los grandes ejes de mallado y en el cierre de itinerarios estructurantes. En ferrocarriles vamos a seguir impulsando el cambio modal a través de la ejecución de los ejes estructurantes de alta velocidad, la modernización de las infraestructuras y del material móvil del ferrocarril convencional y de cercanías y la mejora en la prestación de los servicios ferroviarios. En los aeropuertos y en los puertos, como han podido observar de lo manifestado por el secretario

general de Transportes, van en la línea marcada por los objetivos del PEIT y, por tanto, no voy a hacer referencia a ello.

Sí me gustaría manifestarles, señorías, que estos presupuestos significan el compromiso del PEIT en el sentido de que si en el PEIT, si ustedes recuerdan, la inversión anual prevista era de 15.625 millones de euros al año, en los Presupuestos Generales del Estado esta inversión alcanza los 19.271 millones de euros. Si lo distribuimos por modos: en ferrocarriles, el PEIT plantea que fuera un 48 por ciento de los recursos y en este año 2009 alcanzamos el 50 por ciento, con 9.674 millones de euros. En carreteras, el PEIT plantea el 27 por ciento de los recursos y el año próximo, 2009, en estos presupuestos alcanzaremos el 29 por ciento, que suponen 5.636 millones de euros. En puertos es el 10 por ciento de acuerdo con el PEIT y el 10 por ciento en los presupuestos de 2009, 1.833 millones de euros. En aeropuertos, el compromiso del PEIT es el 7 por ciento y el 9 por ciento, es decir, dos puntos más, en los Presupuestos Generales del Estado de 2009. En otras actuaciones que se llevan a cabo por parte del ministerio, en estos presupuestos son 358 millones de euros, que es un 2 por ciento.

De esta forma, todos los objetivos tienen su traslado en el ámbito presupuestario, de manera que la inversión directa crece un 7,5 por ciento y se sitúa en 19.270,6 millones de euros. Es coherente, como ya he dicho, con la estrategia de impulso del ferrocarril, ya que este modo de transporte concentra el 50 por ciento de las inversiones directas. Les he indicado que todos los modos de transportes suponen una inversión de 19.270 millones de euros, es decir, un incremento respecto al año 2008 de 1.388,6 millones de euros, que es la garantía de la solvencia financiera necesaria para la implantación y desarrollo de las actuaciones en infraestructuras y transportes previstas en el PEIT. También les he indicado, cuando les he relatado el cuadro comparativo entre el compromiso del PEIT y la inversión que contemplábamos en nuestros presupuestos, las cifras y los porcentajes que figuraban en estos presupuestos con arreglo a cada uno de los modos de transporte y, por tanto, no se los voy a repetir. Sin embargo, sí cabe mencionar también que estos Presupuestos Generales del Estado de 2009 incluyen inversiones que permitirán el cumplimiento de nuestros compromisos en materia de conexiones transfronterizas dentro de los plazos previstos, tanto en los corredores ferroviarios mediterráneo y atlántico como en el desarrollo de los estudios de la travesía central de los Pirineos, así como en la mejora de los ejes viarios y otros ejes ferroviarios, como puede ser el de Canfranc, en el que seguimos invirtiendo con arreglo a las previsiones del plan que tenemos aprobado. El peso relativo de las inversiones por modo de transporte se ajusta a estas previsiones y en ferrocarriles la inversión directa presupuestada para 2009 de 9.673,7 millones de euros supone un fuerte impulso a la inversión

en este modo de transporte, con un incremento de 18,3 respecto al año 2008.

En el desarrollo del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, las pautas adoptadas para realizar las actuaciones en ferrocarril este año 2009 se basan, por una parte, en dar continuidad con criterio de racionalidad a las grandes actuaciones iniciadas y, por otra parte, incluir nuevas actuaciones contempladas en el plan. Si ustedes tienen algún interés en que les detalle las principales actuaciones de la alta velocidad contempladas en el PEIT, muy gustoso responderé, pero también les tengo que decir que tanto la secretaria de Estado mañana como el presidente de ADIF, que comparecerá también mañana por la mañana, les podrán detallar con mayor profundidad y exactitud cada una de las inversiones, los recursos que van destinados y las previsiones que existen para este año 2009. Como es lógico, en los presupuestos contemplamos la inversión en cercanías, en la que se realizarán diversas actuaciones destinadas a mejorar la oferta ferroviaria en los núcleos urbanos que ya cuentan con este servicio. Hay que resaltar aquí las inversiones que vamos a llevar a cabo en las redes de Barcelona, Madrid y Málaga. En la red convencional hemos incluido las inversiones necesarias destinadas a consolidar y modernizar la estructura de la red convencional incrementando su seguridad, aspecto este que constituye, como ya le he indicado anteriormente, una de las políticas prioritarias del Ministerio de Fomento.

Me gustaría hacer una breve mención a actuaciones que dependen de esta secretaría de Estado y que tienen que ver con las operaciones de integración del ferrocarril en las ciudades que están desarrolladas por el Ministerio de Fomento, por los ayuntamientos respectivos y por las comunidades autónomas en las que se desarrollan. Estas actuaciones, que no consumen presupuesto hasta que no se van ejecutando las obras, bien sean ejecutadas por ADIF o por la Dirección General de Ferrocarriles, son una gran oportunidad para la mejora de la estructura urbana de las ciudades y de la propia funcionalidad del sistema ferroviario. En este sentido se están desarrollando las propuestas en un gran número de ciudades a las que el ministerio intenta dar satisfacción. En este momento hay 64 ciudades en España en las que, de una u otra manera, se están produciendo actuaciones de integración ferroviaria como el paso de la alta velocidad, y de estas 64 ciudades hay 11 en las que están constituidas sociedades anónimas participadas por las tres administraciones, el Ministerio de Fomento, los ayuntamientos y las comunidades autónomas. Estas ciudades son Alicante, Barcelona, Cartagena, Gijón, León, Logroño, Murcia, Palencia, Valencia, Valladolid y Zaragoza. Algunos de estos proyectos, como ya les he indicado, están contratados directamente por la Dirección General de Ferrocarriles o por ADIF y, por supuesto, cuando se van desarrollando y ejecutando, forman parte de los presupuestos de cada uno de los centros de gasto. Hay otras actuaciones que van con cargo a los recursos que se obtienen de la propia gestión de los suelos que se

incorporan en estas actuaciones para llevar a cabo todo lo que supone integración ferroviaria y actuaciones urbanísticas o urbanas que mejoran, sin lugar a dudas, la movilidad y la calidad de las ciudades. Por tanto, suponen para las ciudadanas y para los ciudadanos una actuación necesaria para lo que es su calidad de vida.

También incluimos otras inversiones en los presupuestos que tienen que ver con el transporte de mercancías mediante la mejora de la accesibilidad a los centros de generación de cargas, especialmente los puertos y otros nudos logísticos, destacando actuaciones programadas en las instalaciones de mercancías de varios de los centros importantes, como pueden ser Irún, Barcelona, Valencia, Sagunto, Algeciras y Bilbao, del que estamos acometiendo el túnel de Serantes, y una partida genérica de estudios para hacer frente a los accesos a los puertos del Cantábrico y del Atlántico y que esos accesos ferroviarios al final sean una realidad. En materia de carreteras la inversión directa asciende a 5.635,6 millones de euros. Esta cantidad supone un incremento de un 16 por ciento respecto a la del año 2008, de forma que continuamos desarrollando los principales ejes viarios de gran capacidad que contribuyen al mallado de la red según el objetivo del PEIT. De esta forma también algunos de los ejes en los que se van a concentrar las principales inversiones son un listado importante de autovías que, si ustedes tienen interés, yo se lo puedo detallar, aunque desde luego es tan prolijo que alguna de ellas a lo mejor a uno se le olvida y luego resulta que dicen que no la estamos haciendo, pero las obras están. De cualquier manera, sí que es cierto que los pormenores de estas autovías pueden ser respondidos por la secretaria de Estado que comparecerá mañana.

En materia de conservación les diré también que, según el objetivo del PEIT, el programa de conservación, explotación y seguridad vial está dotado con 1.251 millones de euros, lo que supone un incremento del 8,4 por ciento respecto al año 2008. Señorías, dentro de las competencias o atribuciones de esta secretaría de Estado, cabe destacar el seguimiento y el cumplimiento de los diversos planes territoriales que fueron aprobados por el Gobierno en la anterior legislatura y que en estos momentos están en fase de ejecución y desarrollo. Esperamos que con la atención que les vamos a seguir prestando cumplan todos los objetivos tanto el Plan Soria, el Plan Teruel, el Plan Jaén, el Plan Extremadura, todo lo que suponga inversiones con Galicia y, desde luego, todo lo que suponga el Plan Oeste, que fue aprobado por el primer Consejo de Ministros.

Querría acabar esta intervención diciendo que, aparte de reiterarles la apuesta firme de los Presupuestos Generales del Estado para el 2009 en la política de infraestructuras, fiel a las líneas estratégicas marcadas por el PEIT, vamos a continuar llevando a cabo una política de entendimiento con las instituciones. Cuando en un país como el nuestro existe una distribución competencial tan importante entre la Administración Central del Estado, las comunidades autónomas y las corporaciones locales,

o busquemos fórmulas de entendimiento y de colaboración a través de los protocolos, convenios o similares, o es muy difícil que todo el esquema viario, ferroviario, portuario o aeroportuario dé los rendimientos y sea lo eficaz que debe ser para que los ciudadanos vean que la atención que se presta en el conjunto de las infraestructuras y de las administraciones es prioritaria respecto a sus objetivos, a sus intereses o a sus fines. Por ello, en el ámbito de esta secretaría de Estado, hemos estado y vamos a seguir estando en todo lo que sean relaciones, reuniones, diálogos, acuerdos y entendimientos con las otras instituciones, para que todo esto se pueda llevar adelante.

Antes de finalizar permítanme que les diga que también dentro de nuestros compromisos estamos preparando ya lo que es la constitución del Foro de la Movilidad, con el objetivo de que estén en este foro las instituciones y los agentes sociales y económicos para que participen en las líneas y pautas que hay que seguir para llevar a cabo el desarrollo de lo que es la movilidad y la calidad de vida de nuestros conciudadanos en el conjunto del Estado. En definitiva, señorías, permítanme que les reitere, aunque la reiteración a veces parece que sobra, pero yo creo que es bueno, que los presupuestos que hoy presento a SS.SS. apuestan por unas infraestructuras que, basándose en una sólida política de diálogo y consenso, contribuyan al reequilibrio territorial, con un impulso decidido a la intermodalidad y con respeto escrupuloso por la sostenibilidad ambiental, y ello porque lo consideramos como un medio necesario para incrementar la productividad de los factores que contribuyen al crecimiento económico y a la modernización de nuestro país.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Morlán, por su intervención. Pasamos al turno de los grupos. En primer lugar, tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Mixto el señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Como he dicho antes, voy a dejar las preguntas para aquellas comparecencias que el Grupo Mixto ha reservado. Doy las gracias al señor Morlán por sus explicaciones, pero no voy a formular ninguna pregunta.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos entonces el turno al Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y para ello tiene la palabra su portavoz el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Muchas gracias, señor Morlán, por su comparecencia y sobre todo muchas gracias porque me acaba de ahorrar usted, y también se lo acaba de ahorrar, que le haga 75 preguntas que le tenía preparadas y que las va a tener que formular mi compañero, Jordi Jané, mañana a su compañera, la señora Cruz. Pero, en fin, las cosas de la vida son así.

En su intervención hay temas importantes que le quisiera plantear. Comparto sus afirmaciones en relación con la corresponsabilidad entre administraciones y la lealtad institucional y en este sentido me parece impor-

tante que una persona como usted se dedique específicamente a este cometido en el ministerio. Por tanto, voy a formular una serie de preguntas relacionadas con la colaboración entre las administraciones de todo tipo y también con la planificación. Vamos a empezar por un tema que estos días ha sido noticia y que supongo que es de colaboración institucional, que es el traspaso de Cercanías a la Generalitat de Catalunya, del cual nos hemos enterado una vez más a través de los medios de comunicación, a los cuales, por cierto, hay que felicitar porque tienen una información mejor que las señoras y señores diputados. Me gustaría que, sin perjuicio de lo que dicen los medios de comunicación, usted nos contara más cosas de las que sabemos por estos magníficos medios de comunicación. Lo mismo le pediría en relación no con el modelo aeroportuario, sobre el que ha respondido ya el señor Palao. En con el marco de las relaciones institucionales, nos gustaría saber si hay contactos con la Generalitat de Catalunya o con otras comunidades autónomas para la llamada desclasificación de interés general de algunos aeropuertos como el de Girona, Reus y Sabadell para su traspaso a la comunidad autónoma. La pregunta concreta es: en el marco de sus funciones, ¿tiene usted en estos momentos relaciones con el Gobierno de la Generalitat para negociar este traspaso?

Entro ahora en un tema vinculado a su función de planificación. El PEIT, entre otros elementos, contemplaba planes sectoriales. Me gustaría conocer con cierta precisión —la que usted pueda y, si no, nos contesta por escrito— el grado de desarrollo de estos planes sectoriales. En algunos de estos casos, no por medios de comunicación sino por lo que se oye por ahí, tenemos conocimiento de que hay un plan elaborado pero que está en el cajón del ministerio. Quisiera saber hasta cuándo va a estar. Le anuncio que vamos a presentar una iniciativa sobre algo que es común en la mayoría de Estados europeos, que cuando se encarga un estudio o un plan por parte de la Administración pública el mismo día que se recibe se debe colgar en la red. Creo que esto es un mandato de transparencia, sobre el que vamos a hacer la iniciativa, pero estaría muy bien que su Gobierno se adelantara porque si no, se produce la sensación de que el Gobierno tiene información privilegiada pagada por todos los ciudadanos y esto no es un tema menor. Por tanto, la pregunta es cómo están los planes sectoriales previstos en el PEIT, sobre algunos de los cuales yo tengo respuestas parlamentarias en el sentido de que hace tres años que están encargados. Supongo que algunos estarán entregados. Si no están entregados es que alguien no cumple los contratos y si lo están y no están en conocimiento público es que están en un cajón ministerial, cosa que tampoco es excesivamente edificante. En relación con el PEIT, ya sabe que consideramos que es un buen instrumento, pero hay que creérselo. Le ruego que prevea una serie de financiaciones presupuestarias, a cargo de las llamadas extrapresupuestarias, y dentro de éstas las de colaboración público-pri-

vada. Me gustaría conocer en relación con la financiación del PEIT, y más en la actual situación de dificultades de financiación por parte de todos, qué piensa en estos momentos y qué va a hacer el ministerio.

Desde el punto de vista de sus cometidos de relaciones institucionales, vamos a empezar con las relaciones institucionales con la Unión Europea. Me gustaría conocer qué es lo que está haciendo el ministerio para que el corredor del Mediterráneo pase a formar parte de la red transeuropea de transportes en un momento en el que se está procediendo a la revisión de esta red. No hay que olvidar la importancia que tiene este aspecto. Si esto entra dentro de su actual responsabilidad, me gustaría saber cuál es el nivel de estas relaciones. Sobre este corredor, hay unas actuaciones muy importantes de la Generalitat Valenciana, un poco más tímidas en la Generalitat de Catalunya, pero me gustaría saber, en el marco de su cometido, cuál es el nivel de coordinación con algún proyecto promovido por uno de estos gobiernos autónomos en el tramo Castelló-Tarragona. Otro elemento importante es el seguimiento de lo que sucede en el PEIT. Me gustaría conocer cuál es la ejecución de los Presupuestos Generales del Estado de 2007 en relación con todas las inversiones previstas en el PEIT y también quisiera conocer —este es un dato que se supo ayer y que extrañó de forma notable— algo sobre la baja licitación que en estos momentos está ejecutando la Administración pública del Estado en toda España, de forma especial en Cataluña. Son datos de Seopan, que supongo que están extraídos de boletines oficiales del Estado, y hablan de que la licitación pública flotante en los nueve primeros meses del año, más los tres últimos del año pasado ha descendido en Cataluña un 39 por ciento. Esto es muy preocupante y me gustaría que nos confirmara si este dato es cierto, y si es así, a qué es debida esta muy baja licitación y por tanto incumplimiento presupuestario del año 2007 en Cataluña.

Hay temas que no son menores, sino locales. Usted se ha hecho responsable de algo que comparto, que es una responsabilidad importante y un cometido en el cual ha estado trabajando con resoluciones relevantes, que son estas 64 actuaciones ferroviarias en ciudades. Me gustaría que relatara el estado de la que están llevando a cabo en la ciudad de Figueras. Finalmente —a lo mejor esto no puede responderlo aquí pero sí pediría la respuesta por escrito—, quisiera conocer el grado de cumplimiento presupuestario de unas partidas destinadas a cinco municipios en los Presupuestos Generales del Estado que son el de Seva, Pont de Molins, Tona, Salou y Tortosa, puesto que —acabando con la apelación que usted empezaba— yo soy de los convencidos de lo importante que es la colaboración entre instituciones y la lealtad institucional, y dentro de estos atributos cumplir con los Presupuestos Generales del Estado y con lo que se publica en el Boletín Oficial del Estado debe ser algo de lo que estar orgullosos. Le reitero mi petición de si nos puede informar de esas cinco partidas.

Le agradezco sus explicaciones y le doy ánimos en sus cometidos importantes e imprescindibles. Quisiera que tuviera en esta legislatura un gran éxito en este cometido.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al turno del Grupo Parlamentario Popular. Para su intervención tiene la palabra su portavoz el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Bienvenido nuevamente, señor Morlán. Por quinto año consecutivo el Grupo Parlamentario Popular también le da la bienvenida. Siempre le agrada su comparecencia, a pesar de que usted no se prodiga a lo largo del año en este recibimiento generoso que hace la Comisión de Fomento y luego no tenemos la suerte de disfrutarlo más veces porque no comparece aquí. Espero que en esta legislatura en la que le han aligerado en parte sus obligaciones más concretas y le han ampliado otras entre las que están las relaciones institucionales tengamos más suerte y podamos gozarlo en la Comisión de Fomento, de lo que estaríamos todos muy satisfechos.

Señor Morlán, también por quinto año tenemos que analizar los presupuestos desde el punto de vista de su secretaría de Estado y como usted muy bien ha dicho —y también lo ha referido el compañero del Grupo de Convergència i Unió, señor Macias—, hoy hace una comparecencia distinta. Por lo tanto, el Grupo Popular también se va a ceñir a las competencias generales de la planificación y, en la medida en que sea posible, de las relaciones institucionales. Le vamos a hacer referencias concretas a puntos determinados de la política presupuestaria, que es la que corresponde, con independencia de que aquellas que se deriven directamente de actuaciones más puntuales las hagan otros compañeros del grupo parlamentario a los distintos comparecientes. Todo ello sin olvidar que hay cuestiones que son puntuales pero que responden a una política clara.

Señor Morlán, la primera sorpresa que nos llevamos y que el año pasado nos la llevamos el día anterior a su comparecencia, pero nos la llevamos el mismo día —quizá fue porque el año pasado fue por la mañana— es que cuando comparece la ministra de Fomento a explicar a la prensa —que no al Congreso— los presupuestos nos encontramos con importantes diferencias con los presupuestos que están aquí.

El proyecto de presupuestos que vamos a debatir a partir de ahora es el que se ha presentado formalmente aquí y, mi grupo, al igual que el resto de grupos, lo que hacer es analizar las partidas presupuestarias que se han presentado en el Congreso. Cuando esta mañana la ministra de Fomento dice que las inversiones alcanzan los 19.271 millones de euros, cifra que usted hoy aquí ha repetido, no podemos sino sorprendernos porque de la suma —y creemos que no equivocada— de todas las partidas que se corresponden tanto a los programas del Estado como a las sociedades estatales y entes públicos, la cantidad que nos sale es distinta. Me imagino que usted tendrá una explicación en cuanto a la diferencia

que existe entre los 18.801,06 millones de euros que aparecen, como digo, de la suma de las cantidades del proyecto de presupuestos que obra en esta casa, a los 19.271, habrá una explicación. Me imagino que será una explicación clara —como todas las que hace la ministra—, que tendrá su base racional y científica —no nos cabe la menor duda—, pero nos extraña, señor Morlán, que todos los años nos pase lo mismo. Este año la diferencia no es muy importante, son 470 millones de euros, pero 470 millones de euros no es una cifra baladí como para que no tenga influencia directa en los presupuestos de un ministerio como el de Fomento. Vamos a esperar a sus explicaciones y no quisiéramos pensar que se trata de ninguna aplicación presupuestaria impropia.

Señor Morlán, nos ha dicho esta tarde que los presupuestos responden a los principios del impulso a la inversión, de vertebración, de potenciación del transporte y de la sostenibilidad, ha añadido que corresponden a la aplicación del PEIT. Señor Morlán, el PEIT tenía unas cifras, en las primeras evaluaciones de diciembre del año 2004 efectivamente alcanzaban los 15.225 millones de euros a los que usted ha hecho referencia hoy y luego, en la aprobación definitiva en julio de 2005, se aumentó. Aunque tuviéramos que utilizar esa misma cifra, señor Morlán, los 15.225 millones del año 2005 no son en ningún caso ni los 18.801 que salen de los presupuestos ni tampoco los 19.271 que ha dicho esta mañana la ministra, porque son euros constantes y al hacerles la aplicación de los correspondientes índices de devaluación y del índice del IPC evidentemente no responden a esas cantidades. Señor Morlán, hoy, hablando de los presupuestos del año 2009, en los cuales el Partido Popular quiere hacer un ejercicio de absoluta responsabilidad y coherencia con nuestros planteamientos generales a los Presupuestos Generales del Estado y evidentemente también a los del Ministerio de Fomento, tenemos que decir que no se corresponden siquiera con las medidas que ha anunciado el presidente del Gobierno el 1 de agosto ni tampoco con lo que deben ser unos presupuestos de un ministerio que evidentemente tienen que incentivar de manera clara y definitiva la inversión. Estos presupuestos son unos presupuestos imposibles y, en la medida en la que encontramos contradicciones claras, falsos. No es esta una palabra que a mí me guste emplear con ligereza, sino que me gustaría emplearla con profundidad, pero parece que hay unas divergencias muy importantes, algunas de las cuales trataré de poner de manifiesto en ese análisis global de los mismos.

Primero, no creemos que el PEIT sea un documento que en este momento tenga solvencia. Los incumplimientos que se han dado a lo largo de estos años han hecho que su planificación haya quedado cuando menos obsoleta —por emplear una palabra suave—, por no decir que han quedado destrozados por la realidad, y, desde luego, ni el crecimiento del presupuesto ni las inversiones responden a lo que España necesita para el año 2009. Nosotros hemos dicho a nivel general que hay que devolver estos presupuestos del Estado y hay cues-

tionones que son extensibles a los del Ministerio de Fomento. Es tan evidente que las medidas que había resuelto el presidente del Gobierno ya el 1 de agosto hoy han quedado obsoletas que ayer el presidente del Gobierno adoptó medidas que no estaban previstas el 1 de agosto. Por tanto, la realidad está superando al Gobierno de una manera evidente y el Gobierno no supo adoptar las medidas oportunas en su momento. Hoy mismo hemos conocido, después de las medidas adoptadas ayer por el Gobierno, que el Ibx 35 ha caído el 5,2 por ciento, hecho que no influye todavía, sí en la credibilidad del Gobierno, pero no en los presupuestos. Lo que sí influye en las decisiones que tenemos que tomar y de las que responde directamente este presupuesto del Ministerio de Fomento es que hoy mismo el Fondo Monetario Internacional ha dicho que España va a tener una contracción de los créditos del 0,2 por ciento en el año 2009. Eso no está previsto, señor Morlán. En ningún caso hemos previsto implementarlo dentro de los presupuestos. Seriamente tenemos todos que hacer una labor de responsabilidad y repasar, ver y reconstruir cuáles van a ser nuestros presupuestos para el año que viene.

Señor Morlán, para cumplir los planteamientos del PEIT y para cumplir el impulso a la inversión —ese sí era uno de los principios que se habían puesto de manifiesto el 1 de agosto por parte del Consejo de Ministros— teníamos que tener un crecimiento bastante más sustancial. Ustedes han dicho que los presupuestos crecen el 7,5 por ciento. A nosotros nos sale otra cifra, no es el 7,5 sino, de manera global, nos sale el 7,08, pero no voy a entrar en ello —aunque es una cantidad muy importante y trascendente— porque eso no puede cumplir el PEIT. Como usted sabe, habría que alcanzar los dos dígitos —los dos dígitos no se han alcanzado en ningún caso desde el año 2005, primeros presupuestos que ustedes elaboraron y aprobaron—, y por tanto está claro que ahí no lo podemos alcanzar —por mucho que usted lo diga aquí— y el PEIT no se va a cumplir en ningún caso. Estos presupuestos tampoco alcanzan los índices de crecimiento que el propio presidente del Gobierno, señor Rodríguez Zapatero, había dicho que se iban a alcanzar para el impulso de la inversión a la que nos habíamos comprometido y que todos estábamos esperando. Como he señalado que voy a hacer un planteamiento general, voy a ponerle dos ejemplos respecto a dos entidades más importantes del Ministerio de Fomento, para acreditar una cuestión tan relevante como que el arrastre de los incumplimientos que hemos venido soportando en el Ministerio de Fomento desde el año 2005 nos lleva a una situación en la que hoy las inversiones se quedan totalmente descabalgadas, desequilibradas territorialmente y no justifican qué tendríamos que hacer el Ministerio de Fomento para el año 2009.

Con relación al ADIF —son datos de los presupuestos del Estado, yo no manejo otros—, en el año 2005 tuvo una ejecución presupuestaria en la que solamente alcanzó el 74 por ciento. Es decir, se dejaron de invertir 1.391,614 millones de euros en el ejercicio 2005. En el ejercicio 2006

se dejó de ejecutar el 39,2 por ciento y fueron 1.956,915 millones de euros. En el año 2007 se ejecutó más, ciertamente, solo se dejó de invertir un 5 por ciento y se perdieron 205, 627 millones de euros. En 2008 el ADIF ha ejecutado más —no lo voy a negar—, 576,570 millones de euros más de lo previsto, un 15 por ciento más de lo que había previsto. Es cierto pero, ¿qué pasa? Que en el arrastre de los cuatro ejercicios de su legislatura tenemos que las distintas regiones de España han perdido 2.977,6 millones de euros, es decir, medio billón de pesetas, que estaba en los presupuestos del Estado de cada ejercicio que se han dejado de invertir. Cuando analizamos el proyecto de presupuestos del año 2009 vemos que la diferencia que hay entre el proyecto de ley de 2009 y la Ley de 2008, aunque supone un incremento de 800 millones de euros, concretamente el 15 por ciento, ni siquiera recuperan una parte anual de la división de los cuatro años anteriores del déficit. Tenemos un incremento que es consecuencia del deslizamiento de las inversiones, de las facilidades que también tiene ADIF para funcionar, y no estamos cumpliendo en ningún caso las previsiones del PEIT. Si las perspectivas tenemos que hacerlas a una legislatura, como muchas veces nos han dicho, ahí tiene la previsión de la legislatura. Si luego vemos que esto supone que en el País Vasco, en Murcia, en Extremadura y en Andalucía la ejecución presupuestaria del año 2008, en la que nos encontramos, alcanza cifras preocupantes, con una media del 40 por ciento de no inversión, no se justifican en ningún caso los pequeños aumentos que hay para el año que viene. Por tanto, señor Morlán, ahí tiene un clarísimo ejemplo de una malísima presupuestación y de una malísima ejecución presupuestaria en ADIF.

Le voy a poner otro ejemplo, Seitsa, que tiene la facilidad de que puede deslizar también los presupuestos de un ejercicio al otro. En el año 2006 —el 2005 no lo vamos a contar, más vale que no hablemos de él— Seitsa no invirtió el 67,78 por ciento de su presupuesto. Solo fueron 139 millones de euros porque la cantidad en aquel año era pequeña. Pero en el año 2007 no invirtió el 25,6 por ciento de su presupuesto, 700 millones, concretamente 699, 80. Este año la previsión de sus presupuestos presentados en esta Cámara dicen que van a dejar de invertir 266,50 millones de euros. Es decir, que en los tres últimos años Seitsa ha dejado de invertir en España 1.105 millones de euros de los que tenía presupuestados, de los que ustedes cada año presumen que van a invertir y que incrementan el porcentaje de inversión. No se han invertido estos 1.105 millones en Seitsa, y, por lo tanto, hemos visto que los porcentajes de inversión que se han dado cada año no responden a la realidad. Si quisiéramos ver que Seitsa recupera para el próximo ejercicio —porque tiene los fondos— los deslizamientos de los tres últimos años, vemos que, no un porcentaje de crecimiento, ni siquiera la diferencia entre lo perdido se encuentra incorporado al año que viene. ¿Por qué? Porque la diferencia entre la Ley del año 2008 y el proyecto de ley de 2009 son 1.033,6 millones de euros y la diferencia entre los tres últimos ejercicios es de 1.105,4

millones de euros. Señor Morlán, nos encontramos con unas diferencias importantísimas en la planificación del Ministerio de Fomento. Todo ello si no hacemos referencia expresa al capítulo 8, del programa 451.N de su secretaría, aunque bien es verdad que es de la Secretaría de Estado de Infraestructura, pero al fin y al cabo es de su planificación, porque estamos hablando del capítulo 8, en el cual aparecen unas adquisiciones y participaciones del sector público en Seitsa por valor de 2.070 millones de euros que si usted no me lo responde, mañana se lo preguntaremos a su compañera, la secretaria de Estado de Infraestructuras, pero parece que desmontan una coherencia presupuestaria clara.

Usted ha presumido de ferrocarril. Yo no voy a hacer más referencia a ferrocarril porque lo de ADIF me parece que es lo suficientemente elocuente y no quiero excederme en la generosidad del presidente, pero sí tengo que hacerle algunas referencias a otros modos de transporte. En carreteras el crecimiento que hacen es birrioso. De las cantidades que S.S. la ministra ha mencionado y que se corresponden con el presupuesto solo hay una que cuadra: el programa de conservación de carreteras, en la que estamos totalmente de acuerdo. Son 1.251 millones de euros y se incrementa el 8,4, mejor dicho, 8,39, le voy a corregir en una centésima. Las demás se ven envueltas en la forma especial que tiene la ministra de llevar a cabo su ministerio. Solo una de las cifras que han dado hoy se corresponde con las que están en los presupuestos, la del programa de conservación de carreteras. S.S. no ha hecho hoy ninguna referencia, que como planificación debería haber hecho, a lo que le ha dicho el señor Macías, y es verdad, a la preocupación que tenemos por la licitación y adjudicación presupuestaria, sobre la que deberá dar una explicación de las adjudicaciones de la Dirección General de Carreteras de este ejercicio. Por cierto, hemos tenido un lapso de tiempo desde el 28 de marzo hasta el 16 de septiembre, en el que no se ha adjudicado ni una sola obra por encima de los cinco millones de euros. Nos encontramos, en primer lugar, unas bajas incomprensibles y, en segundo lugar, señor Morlán —y quiero que me lo explique—, una periodificación de las anualidades incomprensibles. Cinco años de anualidades en las cuales un 5 por ciento corresponde al primer ejercicio y un 35 ó 40 por ciento corresponde al quinto ejercicio, legislaturas más allá de la presente que acaba de empezar. Eso debe tener una explicación por el secretario de Estado de Planificación que debemos saber todos, de la misma manera que el secretario de Estado de Planificación debería haber hecho una referencia mínima a qué pasa con las autovías de primera generación. Porque si no estamos equivocados, estas autovías se han contratado en una parte importante, las obras no han comenzado y tenemos presentadas revisiones de contrato antes de hacer el replanteo de la obra. Eso es lo suficientemente grave como para que en una comparecencia de presupuestos el Congreso lo sepa. Señor Morlán, estamos ante unos presupuestos que tienen incongruencias importantes. Ha hecho manifestaciones que tenemos que poner

encima de la mesa. Ha dicho que están potenciando las conexiones transfronterizas, pero señor Morlán, las conexiones transfronterizas siguen siendo nuestro débito, no solo con nosotros mismos sino con Europa. Nuestro nivel de exigencia a Francia es inexistente. Por otra parte, nosotros mismos hemos incumplido nuestro compromiso de llegar a Figueras en la fecha anunciada cuando se va a poner en servicio el Figueras-Perpiñán. ¿Cómo tenemos el valor de decir que es una prioridad y que estamos potenciándola si llevamos un retraso de tres años que ustedes han reconocido? Diga por lo menos que ese retraso se va tratar de paliar en el próximo ejercicio, no diga que estamos manteniendo nuestro compromiso con las redes transfronterizas porque no es verdad en ningún caso.

Tres últimas cuestiones que es importante señalar. La primera, en cuanto a planificación, las decisiones que tomó el Consejo de Ministros del 1 de agosto deberían reflejarse en los presupuestos de otra manera y debería hacerlo usted como secretario de Estado de Planificación. Cuándo va a comparecer la ministra para explicarnos el futuro del modelo aeroportuario español. Quedó pospuesto al mes de septiembre, el mes de septiembre ha pasado y todavía no ha comparecido. Con todos mis respetos, las generalidades que ha dicho el señor Palao hace un rato a nadie satisfacen, ni siquiera al que lo quiere oír. Escuchar manifestaciones como que poner a la venta un porcentaje de Aena que puede ser hasta del 30 por ciento supone privatizarla; no, señor Morlán. Eso supondrá que se pueden adquirir participaciones sociales de hasta el 30 por ciento, pero eso no es privatizar una empresa. Una referencia a la Agencia de Seguridad Aérea. No es que cumpliendo un compromiso se va a poner en funcionamiento en octubre, sino que incumpliendo una norma del 8 de febrero del año 2008, no se ha puesto en servicio ni en funcionamiento el 2 de junio, como decía la norma. Por tanto, nos merecemos una explicación real. Y dos últimos detalles que quería señalar. Señor Morlán, hay cuestiones que uno no entiende. Cómo es posible, que si estamos diciendo que vamos a potenciar nuestra industria, que vamos a potenciar nuestra inversión y que vamos a dar todas las facilidades, en una cuestión tan sensible y tan delicada como son las tasas de navegación aérea, resulte que son las más caras de Europa de los treinta y cuatro países que están dentro del cielo único europeo. Las más caras son las españolas y encima las incrementamos, un incremento que no se corresponde con otras tasas, señor Morlán. Yo creo que esto merecería por nuestra parte un repaso. Si quiere, luego le doy los datos concretos, porque igual es un tema demasiado específico.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Estoy terminando, señor presidente.

Nuestra competitividad, señor Morlán, se demuestra en nuestra competencia a la hora de las tasas que vamos a cobrar. Los sistemas aeroportuario y de navegación merecen un análisis más sensible. Señor Morlán, en ese foro de la movilidad que anunció la señora ministra en su comparecencia y al que se ha referido hoy, ¿vamos a tener la suerte de que la Comisión de Fomento del Congreso sea invitada o, como siempre, el Congreso se va a quedar fuera de todas las actuaciones del Ministerio de Fomento?

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra su portavoz el señor Guillén.

El señor **GUILLÉN IZQUIERDO**: Gracias por su comparecencia, señor Morlán. Debo manifestar que no sé si S.S. se ha enterado de algo de la intervención el señor Ayala, portavoz del Partido Popular. Yo me he enterado de una cosa, ha dicho que estos presupuestos son imposibles, pero el que es imposible en él y por imposible le voy a dejar esta tarde. Ha hecho un análisis general, donde ha aparecido el Fondo Monetario Internacional y la política económica, y después ha pasado a hablar de las cuestiones más nimias que puedan afectar al Ministerio de Fomento. Ha sido una intervención incomprensible. **(La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la Presidencia.)** En todo caso, en lo que he podido entender sí que me gustaría contestarle. **(El señor Ayala Sánchez: Me tiene que contestar el señor Morlán.)** Por ejemplo, que haya una lectura diferente de los números presupuestarios entre el Partido Popular y el Partido Socialista es una constante durante los últimos años. 5.499 millones de inversiones en carreteras; 7.988 en ferrocarriles; 1.657 en puertos; 1.717 en aeropuertos, más 135 en carreteras no regionalizables, más 1.685, más 175, más 52, a mí me suman 19.270 millones de euros de inversión, que es la cantidad que usted ha dicho. Como los números son números y los papeles no los podemos difuminar, la lectura tenía que ser solo una. Entiendo que al Partido Popular le moleste que, en un presupuesto con una coyuntura económica difícil como la que estamos viviendo, las inversiones superen el 7,5 por ciento. Ahora, es lamentable que diga que esto entra en contradicción con lo que dijo el presidente del Gobierno en el mes de junio. El presidente del Gobierno dijo que los presupuestos de este año iban a ser, primero, austeros y que la austeridad no iba a ser incompatible con un aumento en las inversiones públicas ni con un aumento en las políticas sociales, para que no fuesen desfavorecidas las clases menos pudientes. Y a eso responde precisamente este presupuesto. Las contradicciones posiblemente las podemos buscar en el Partido Popular, que en el mes de junio decía que había que hacer unos presupuestos en los que el gasto público no superase el 2 por ciento y ahora resulta que nos demanda cada vez, en cada una de las provincias y en cada uno de los territorios, más gasto en inversión no solamente en el Ministerio de Fomento sino en el resto

de ministerios inversores. Eso sí que es una contradicción. Señor Ayala, le pediría responsabilidad. Vamos a tenerla todos, vamos a empujar todos en la misma dirección, en una coyuntura que asumimos que es difícil. Pero no hagamos dobles discursos, no exijamos por un lado responsabilidad al Gobierno y, por otro, la oposición esté en una actitud absolutamente irresponsable y de boicoteo hacia todas las políticas que está realizando el Gobierno de la nación. No voy a decirle cuál es el grado de ejecución o a comparar el grado de ejecución de los presupuestos que ha hecho el Gobierno del Partido Socialista, con el de los presupuestos que se gestionaban en años anteriores, porque sobre eso se ha hablado ya mucho en esta Cámara. Los grados de ejecución que había en el Ministerio de Fomento rondaban el 60 por ciento. No le cuento nada de las entidades públicas, algunas de las cuales apostaban el dinero en Bolsa, en vez de gastarlo en inversiones. Eso ha sucedido en este país cuando había otros gobiernos. Desde nuestro grupo, señor secretario de Estado, valoramos de manera muy positiva estos presupuestos. En primer lugar, valoramos que haya un esfuerzo tan importante en planificación. Usted ha dicho que hay una partida pequeña de 1,3 millones. Yo sé que al Partido Popular hablar de planificación le causa alergia, porque usted presupuesta 1,3 millones de euros para actualizar en 2009 y cumplir con los compromisos que tenemos de actualizar el PEIT en esa fecha, mientras que el Partido Popular no se gastaba ni 1,3 pesetas en hacer planificación, porque ese sería el coste de los folios que se encontró el ministerio cuando asumió su responsabilidad en el Gobierno. Nosotros valoramos ese esfuerzo en planificación como valoramos las prioridades que usted ha marcado. Prioridades que no sorprenderán al Partido Popular, que las apoyará, que la seguridad tenga que ser una prioridad para este Gobierno y para los que vengan. Así se va a desarrollar un plan de pasos a nivel, se van a desarrollar los sistemas de señalización, se va a continuar desarrollando un plan de tratamiento y eliminación de tramos de concentración de accidentes, o se está desarrollando ya un plan de instalación de barreras de seguridad.

Estamos en unos niveles importantísimos en cuanto al mantenimiento y la conservación. El crecimiento en los presupuestos en este año en mantenimiento y conservación supera el 8 por ciento. Estamos llegando casi ya al 2 por ciento del valor patrimonial de nuestras carreteras en conservación. Esa es una cuestión fundamental. Que se invierte en ferrocarril y que se invierte el 50 por ciento del total del ministerio es una evidencia. Eso es más de lo indicaba el propio PEIT. Finalmente estaremos todos de acuerdo en que una prioridad importante tiene que ser el impulso de la movilidad urbana y para eso tenemos ya también un plan de accesibilidad de material móvil. Por tanto insisto en que nosotros valoramos la planificación y creemos que las prioridades son acertadas. Hay otro elemento que le corresponde desarrollar a usted y que son las relaciones institucionales que son fundamentales, relaciones institucionales,

que nos llevan a que en obras de interés general, que son competencia del Ministerio de Fomento, seamos capaces también de coordinar con las comunidades autónomas y con los ayuntamientos, porque así las obras se hacen con más eficacia, se hacen más fácilmente y la litigiosidad con estas instituciones es mucho menor, como ha quedado demostrado, comparativamente, entre gobiernos anteriores y el Gobierno del Partido Socialista.

Nos queremos congratular de la importancia que el Gobierno y el Ministerio de Fomento conceden a los planes especiales, a los que usted ha hecho alusión y que han posibilitado que territorios que no han tenido las mismas posibilidades de desarrollo que otros en nuestro país, precisamente a través de esos planes especiales, puedan ver cómo sus infraestructuras se desarrollan y cómo sus ciudadanos son capaces de ver que sus infraestructuras van avanzando cada día más. Me refiero a planes como los de Jaén, los de Soria, como los de Teruel. Además, son planes que no son cerrados; son abiertos. Por ejemplo en estos presupuestos se da una clara demostración. Hay una carretera que afectaría al Plan Teruel, que es el tramo entre Alcolea del Pinar y Monreal del Campo, que el ministerio quiere convertir en autovía; sobre esto ha habido cierta polémica y me gustaría que S.S. nos dijera si efectivamente va a ser autovía o no. No estaba incluido en el Plan Teruel, pero el ministerio ha sido capaz de incorporarlo. Hay también como otra serie de obras que afectan al Plan Oeste, al Plan Extremadura, al Plan Jaén, al Plan Soria o al Plan Teruel. Nosotros nos congratulamos de que estos planes vayan desarrollándose y con los presupuestos actuales vemos cómo existe consignación suficiente para cumplir los compromisos y los objetivos marcados en ellos mismos.

En definitiva, señorías, nuestro grupo saluda estos presupuestos que nos presenta el ministerio, unos presupuestos que fundamentalmente nos van a permitir continuar con las líneas estratégicas del PEIT y que nos permite avanzar en ese cambio radical que se inició en nuestras infraestructuras en el año 2005 y que estamos continuando.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Para responder a los distintos portavoces tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN Y RELACIONES INSTITUCIONALES** (Morlán Gracia): Señorías, permítanme que les diga que creo que nos tenemos que ir habituando a esta nueva estructura del Ministerio de Fomento. Yo entiendo que es la primera vez que aparece una secretaría de Estado de Planificación y Relaciones Institucionales con una secretaría de Estado de Infraestructuras. Esto procede de una división, por así decirlo, de la anterior Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación. Como es lógico, cuando la ministra plantea este tipo de organigrama y el Gobierno lo aprueba, está buscando fortalecer, profundizar, dar más valor y más interés a lo que

es la planificación en su globalidad. Y yo entiendo, señor Ayala, con todo respeto, que la diferencia entre su forma de planificar y nuestra forma de planificar sea totalmente distinta. Cuando usted ha intervenido, ha hecho referencia a que yo, como secretario de Planificación, tenía que saber lo que pasaba en las cuentas de ADIF y yo creo que tanto el presidente de ADIF, que va a venir mañana, como la propia subsecretaria, que está aquí, como la secretaria de Estado de Infraestructuras, podrán contestarle todas esas dudas que ha planteado usted. Hacerlo yo en estos momentos, aunque lo sepa, sería desenfocar la competencia y la atribución que tenemos cada uno de nosotros en el funcionamiento del ministerio, que es amplio, es complejo y tiene un presupuesto, como ya le he indicado, muy importante. Cuando hablamos de euros parece que no es nada, pero, cuando uno lo transforma a pesetas se da cuenta de que el volumen de recursos que gestiona el Ministerio de Fomento es un volumen que tiene que ejecutar con arreglo a una estructura determinada, que en estos momentos la ministra de Fomento ha considerado que era la más adecuada.

Hay temas que ustedes han planteado, que tienen mucho que ver con lo que es el día a día de la ejecución o la estructura del presupuesto, que normalmente van a ser contestados con mayor conocimiento y con mayor profundidad por aquellos responsables del ministerio que están en el desarrollo de esas actuaciones, en el control de esas actuaciones más directas. Yo, sinceramente, lo que les puedo decir es que este nuevo cometido que tengo, que tiene que ver con la planificación y con las relaciones institucionales, trae consigo que muchas de las actuaciones que están llevándose a cabo en el conjunto del Estado puedan realizarse en un ámbito de colaboración, de coordinación y de entendimiento. Porque lo que sí les puedo decir, y eso lo saben ustedes, señorías, es que yo no establezco ningún tipo de diferencia, el ministerio no establece ningún tipo de diferencias entre unos partidos y otros, entre unos colores y otros, que haya el frente de las instituciones. Las relaciones que mantenemos en el ministerio y en esta secretaría de Estado con responsables políticos de una u otra ideología o formación política tienden a buscar la solución de los problemas y no a generar ningún tipo de enfrentamiento. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Señor Macias, yo entiendo que a usted le preocupe o le interese saber qué es lo que está pasando con el traspaso de Cercanías o con la desclasificación de aeropuertos, lo entiendo, pero también le tengo que decir que yo he venido hoy aquí a hablar de presupuestos, de lo que he venido a hablar hoy es de, con los presupuestos que tengo, dentro del ámbito de mi secretaría de Estado, qué es lo que voy a poder hacer, y eso está en el ámbito de las relaciones políticas, de las relaciones institucionales, que le puedo decir que son buenas, que mantenemos un buen nivel de sintonía. Como es lógico, cuando se trata de este tipo de planteamientos, existen situaciones complejas que hay que ir resolviendo, pero yo creo que las resolveremos. Le pediría que tuviera

paciencia, porque estos temas indudablemente llevan el camino que tienen que llevar y las soluciones se encontrarán sin ningún tipo de dificultad.

Es cierto que los planes sectoriales tienen relación específicamente con la planificación de todo lo que estamos haciendo y todo lo que vamos a hacer en los próximos años y, a pesar de que su elaboración, su diseño y su aprobación, no impiden que vayamos ejecutando y trabajando en los grandes ejes viarios, ferroviarios, en las grandes actuaciones aeroportuarias o portuarias, nuestra obligación es sacarlos adelante y el hecho de haber creado esta Secretaría de Estado de Planificación lo que hace es demostrar que políticamente existe un interés en que estos planes sectoriales lleguen a término, se aceleren, dentro de la complejidad bastante importante que tienen. Los planes sectoriales que tenemos en estos momentos en elaboración avanzada y que tienen que ver con carreteras, ferrocarriles, transporte marítimo y puertos, transportes por carretera, transporte aéreo y los intermodales de viajeros y mercancías, son planes sectoriales en los que no se trata de que nos sentemos un buen día, muchos días, o varios meses, y nos dediquemos a pintar rayas o a plasmar nuestras buenas o regulares intenciones a la hora de ver qué es lo que tenemos que hacer con cada uno de los modos de transporte y cómo tenemos que ir diseñando esas actuaciones en infraestructuras, que entendemos que son necesarias para buscar la cohesión territorial y social a que nosotros aspiramos. Ustedes lo saben, porque yo he sido diputado como ustedes, y los diputados y diputadas estábamos enterados de cómo iba evolucionando la normativa europea y de cómo ha iba evolucionando la normativa nacional; por lo tanto, no creo que haya hecho más que decir algo que ustedes ya conocen.

En estos momentos la planificación en el conjunto de la Unión Europea y en España requiere un análisis ambiental que se tiene que llevar a cabo en todos los planes y programas que diseñan los diversos departamentos ministeriales, con mucha más atención en aquellos, como el Ministerio de Fomento, que afectan en sus decisiones y en sus actuaciones a muchas zonas del conjunto del país, del territorio español, en donde no es que solo plantee la protección ambiental la Administración central, es que la plantean las comunidades autónomas. A nosotros nos dicen: el mapa de la Red Natura 2000, o el mapa de los lugares de interés comunitario, o las zonas protegidas, los parques naturales; eso no lo hace el Ministerio de Fomento o el Ministerio de Medio Ambiente, eso lo hace cada comunidad autónoma, que te está diciendo por dónde puedes ir o por dónde no puedes ir, y, si no puedes ir, qué alternativa tienes.

Todo eso viene a cuento, señoría, de que en estos planes hemos tenido que realizar consultas previas ambientales. Estamos elaborando, y en alguno de ellos ya casi lo tenemos acabado, el informe de sostenibilidad ambiental, que es un documento que acompaña a la estructura del plan, y como es lógico, tienen que ser sometidos a información pública y a consultas con las comunidades autó-

nomas. Es decir, el documento final en el que, además de ver las infraestructuras que queremos construir sobre el territorio, hay que reflejar cómo se va a producir la financiación de esas infraestructuras tiene que ir acompañado de un informe de sostenibilidad ambiental en el que se digan qué repercusiones existen sobre los diversos territorios, las actuaciones que proyecta el plan, cómo se evalúan y qué correcciones se pueden plantear. Y todo eso, través de la información pública correspondiente, como se hizo con el PEIT —lo que pasa es que antes no teníamos la obligación y ahora sí la tenemos—, y tenemos que consultarlo, que hablarlo, con las comunidades autónomas. En los próximos meses todos estos planes sectoriales van a ir siendo sometidos a información pública y a la consideración de las comunidades autónomas, para que entre ambas administraciones podamos ir definiendo de manera coordinada cuáles son las actuaciones en materia de carreteras, ferrocarriles, puertos, aeropuertos y que nos permitan que exista una coordinación y una buena relación entre las propuestas que tiene cada comunidad autónoma y las que se derivan de la ejecución del propio plan. No me atrevo mucho a dar fechas, porque después las fechas se vuelven en contra de uno, pero es cierto que estamos trabajando para que la información pública y el contacto con las comunidades autónomas se produzca próximamente.

Nosotros tenemos en el PEIT una fórmula de financiación en la que se habla de recursos presupuestarios; se habla de recursos extrapresupuestarios, bien de empresas públicas, bien del sector privado, e indudablemente nosotros siempre hemos dicho que el sector privado debe colaborar y participar con nosotros en el desarrollo de infraestructuras en este país. Cualquier planteamiento que se nos ha hecho y que se nos quiera hacer por parte de los sectores económicos lo estamos viendo y analizando, y hay iniciativas privadas en los puertos, hay iniciativas privadas en las carreteras. En estos momentos, después de la liberalización del tráfico ferroviario de mercancías, está produciéndose la participación de las empresas privadas en el desarrollo de este tráfico y por supuesto estamos dispuestos a que esa colaboración público-privada que recoge el PEIT tenga la debida presencia en el día a día de la actuación del Ministerio de Fomento en el desarrollo de infraestructuras.

En cuanto al corredor mediterráneo, creo que le contestó la ministra hace unas fechas sobre la voluntad, el deseo y el interés de considerarlo como un eje de la red transeuropea de alta velocidad. Como creo que les comentó la ministra, nosotros, tanto en las conversaciones que hemos tenido en Europa con el comisario Parrot como en la cumbre de Marrakech o en cualquier tipo de declaración pública que hemos hecho, hemos sido partidarios de que este corredor sea reconocido como tal a lo único que estamos esperando es a que la Unión Europea tenga elaborado el nuevo documento sobre las redes transeuropeas, que yo creo que estará en 2010 —creo recordar que en 2008 ó 2009 está ya muy avanzado y podremos incluso tener algún nivel de conocimiento de cómo está elabo-

rado—, y, si ese libro recoge las inquietudes y los apoyos del Gobierno de España, ese corredor mediterráneo estará incluido en la red transeuropea de transporte. Si no lo hace, le puedo decir que nosotros defenderemos y haremos todo lo posible para que se recoja en la red, porque entendemos que es una reclamación importante y con la que estamos trabajando.

El corredor mediterráneo para nosotros va desde Figueras-Perpiñán hasta Algeciras, no para en un punto determinado. Las actuaciones que estamos llevando a cabo entre Murcia y Almería, entre Murcia y Alicante y Valencia, los proyectos que estamos desarrollando entre Valencia y Castellón, los que se van a llevar a cabo entre Castellón y Tarragona y las obras que estamos haciendo para conectar con la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Lleida-Barcelona, para que podamos incorporarnos a todo el eje creo que demuestran palpablemente que nuestra apuesta por el corredor mediterráneo no tiene ninguna duda. Me gustaría, señoría, que usted se convenciera de eso.

Usted me hablaba del presupuesto del PEIT y de la baja licitación. Yo no dispongo de los datos exactos. Creo que la subsecretaria o la secretaria de Estado de Infraestructuras se lo podrán decir con detalle, pero le puedo decir una cosa, y es una afirmación categórica que, como lo hemos dicho en varias ocasiones, no me importa repetir, el mayor nivel de inversión que se ha producido en Cataluña ha sido en los últimos cuatro o cinco años. En mayor nivel de inversión que ha existido. En todos nuestros presupuestos hemos cumplido con el mantenimiento de la inversión, en función del 18,6 ó del 18,5 por ciento del PIB, que es lo que ustedes han planteado. Eso lo hemos cumplido, lo cumplimos en estos presupuestos y lo seguiremos cumpliendo en los siguientes.

Me ha preguntado por las 64 actuaciones. Yo tengo aquí el listado, lo que no tengo es el detalle, y no tengo ningún inconveniente en responderle por escrito lo que pasa concretamente con Figueras. Lo que sí es cierto —y así respondo también a lo que planteaba el señor Ayala— es que nos hubiera gustado llegar en 2009, tal y como estaba previsto en la concesión. No sabe usted la alegría que nos habría dado llegar, porque habríamos conseguido un objetivo que, como Gobierno, como país, existía para que se produjera esa conexión, pero las cosas, señor Ayala, a lo mejor no se pueden plantear de esa manera. Yo le puedo decir que cuando llegamos en 2004 —y perdone que me vaya al año 2004— tuvimos que recuperar diálogo y conversación con muchos ayuntamientos por los que pasaba la alta velocidad. No digo que usted tenga la culpa, lo que estoy diciendo es que después del anterior Gobierno, por la razón que fuera, que no lo sé, cuando llegamos al ministerio nos encontramos con que con el Ayuntamiento de Hospitalet había problemas, que con el Ayuntamiento de Barcelona había problemas, que cuando íbamos hacia el norte, hacia Girona y hacia Figueras, había problemas. Y nos hemos tenido que gastar un volumen importante de recursos —eso se lo puede decir don Antonio González, presidente de ADIF— en esa línea, porque estaban mal

hechas las cosas. Con todo eso, nosotros dijimos: vamos a ser un poco serios y vamos a decir que no llegamos en la fecha que está fijada en la concesión, vamos a buscar la fecha en que vamos a llegar, pero vamos a hacer otra cosa, vamos a ver de qué manera podemos suavizar o minimizar el impacto que produce no llegar en la fecha de la concesión. Eso hicimos y en eso estamos trabajando, con el objetivo de que en 2010 pueda ser utilizada la concesión y podamos tener tráfico de pasajeros y de mercancías. En cuanto a los temas de la estación de Figueras y del cumplimiento presupuestario de estos cinco municipios, el primero se lo puedo decir yo, pero le agradecería que se dirigiera a la señora subsecretaria o a la señora secretaria de Estado.

Señor Ayala, cuando ha hablado de diferentes conceptos de la planificación, me ha sorprendido su intervención. Por eso digo que es bueno saber qué es lo que va a pasar en el ministerio a partir de ahora. Aquí cada quien va a tener su papel, va a tener sus atribuciones y sus competencias y va a tener que responder de lo que hace, con la diferencia de que el conjunto de ministerios respondamos de todo. **(El señor Ayala Sánchez pronuncia palabras que no se peerciben.)** No comparezco porque no se me pide. Si no, comparecería, no tengo ningún inconveniente; sabe usted que esta casa es la casa de mis amores, yo he estado aquí veinte años como diputado, por lo que no tenga usted ningún inconveniente en invitarme, que yo acudiré cuando usted me lo pida. **(El señor Ayala Sánchez: Le invitaré.)**

La ejecución del presupuesto y la planificación de lo que tiene que ir en presupuesto tiene que obedecer a las pautas de una planificación general que hay establecida. Lo que yo le puedo decir es que estos presupuestos responden a esa planificación, responden a los compromisos que tenemos como Ministerio de Fomento, responden a llevar a cabo actuaciones que podemos ejecutar porque se cumplen todos los trámites, todos los procesos administrativos, y por tanto creo que son —me pueden decir: ¿qué va a decir usted?, pero lo digo— unos muy buenos presupuestos, dentro de la situación económica en la que estamos, con todas las peculiaridades que ustedes quieran poner encima de la mesa. Y comparto con usted estos presupuestos que tengan que ser devueltos. Por cierto, tengo aquí el listado de los 19.000 millones de euros que le he dicho de inversión. Aquí alguien utiliza mal la máquina de sumar o alguien se deja algo fuera, pero le puedo decir que somos escrupulosos a la hora de poner los datos encima de la mesa y de ver que las inversiones de cada centro, de cada empresa que depende del ministerio, constan en presupuestos, y es cuestión de sumar. Podrá estar usted o no de acuerdo, pero es cuestión de cotejar cualquier diferencia que haya. A mí no me preocupa en absoluto que se haga porque eso está escrito, está en los papeles. Le tengo que decir que esta inversión que usted no comparte, que usted cuestiona, supone el 1,93 por ciento del PIB, que en una situación económica como la que tenemos, cuando en el año 2008 era el 1,8 por ciento, supera ampliamente lo que establecía

el PEIT, que era el 1,5 por ciento del producto interior bruto. El PEIT lo establece así y eso sí que es cierto que es para cada temporada. Conforme vayan pasando los años el 1,5 o el 1,8 por ciento va a ser el mismo porcentaje; la cantidad será distinta pero el porcentaje será el mismo. Cumple, desde luego, con el compromiso que asumió el presidente del Gobierno ya que dijo que la inversión en infraestructuras crecería en 2009 por encima del 4,5 por ciento. Crece un 7,5 por ciento. Señoría, si no nos vamos a poner de acuerdo usted y yo, eso ya lo sé. No hace falta que usted me diga una cosa u otra. Ya sé que no nos vamos a poner de acuerdo. Estaría bueno que nos pusiéramos de acuerdo usted y yo; lo mal que lo pasaría usted. Lo que sí es cierto es que los datos que figuran en el presupuesto que ustedes tienen en esta Cámara, comparados con los compromisos que tenemos, atienden perfectamente a los compromisos que tenemos asumidos como Ministerio de Fomento. Por ello, yo estoy muy tranquilo ante las críticas que usted está haciendo sobre el presupuesto, porque creo que los datos no coinciden. Y ¿por qué razón hemos puesto esas cifras? Respecto a la primera generación que usted decía, indudablemente mañana la secretaria de Estado se lo podrá aclarar con mayor determinación y concreción; o acerca de las licitaciones del ADIF, se lo puede decir el presidente de ADIF cuando venga mañana. Como usted va a tener toda la información necesaria para contrarrestar esas afirmaciones que usted ha hecho, permítame que yo no lo haga, porque la va a tener por gente que con más conocimiento puede ponerle encima de la mesa los datos que sean necesarios para convencerle de que las cosas las estamos haciendo bien. Por supuesto que las conexiones transfronterizas sí que son de mi responsabilidad; no hacer la obra, pero sí hablar con Francia y tener buenas relaciones y buena sintonía con el Gobierno francés. Sí le puedo decir que por razones ajenas a las infraestructuras, en 2004 no se hablaban ustedes con el Gobierno de Francia. No se hablaban; menos en política antiterrorista, que ahí sí que es cierto que las relaciones eran buenas y eso no se lo discuto. Y desde luego, esto estaba parado. En estos temas, por la razón que fuera, no había la sintonía suficiente que facilitara una buena comunicación y una buena relación.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Morlán, le agradecería que fuera usted terminando.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN Y RELACIONES INSTITUCIONALES** (Morlán Gracia): Voy a acabar, señor presidente.

Lo que sí le puedo decir es que nosotros con Francia estamos manteniendo muy buenas relaciones. Las vamos a seguir manteniendo y con nuestra legislación o con nuestro desarrollo de infraestructuras y ellos con el suyo vamos a ir cumpliendo con todas las previsiones, con todos los objetivos que teníamos marcados como Gobierno. En cuanto a los otros temas que me ha planteado —el modelo aeroportuario o la agencia de seguridad—, creo

que el señor Palao le ha dado toda la información que tenía que darle y me imagino que con eso debería de darse por satisfecho. Cuando ocurrió el accidente de Barajas, la comparecencia que tenía fijada la ministra era para explicar el modelo aeroportuario. **(El señor Ayala Sánchez: Es que se pidió en septiembre.)** Por esa razón no pudo hacerlo, compareció por el accidente, y se ha dejado para otro momento. No sé en qué momento la Comisión fijará la fecha o no la fijará con respecto al modelo, pero la voluntad de la ministra ha sido en todo momento venir aquí a comparecer y a explicarlo. Por ello, me gustaría que no pusieran en duda su voluntad. En cuanto al foro de la movilidad, estamos ahora planteando cómo se va a elaborar, pero voy a tener en cuenta su recomendación. No tengo yo inconveniente en que las cosas se hablen de manera absolutamente transparente para que las cosas funcionen. Si no, eso podría tener algunas consecuencias que a mí no me gustarían.

Respecto a lo que me ha dicho el señor Guillén, muchísimas gracias por sus palabras. Creo que lo que más le ha interesado —porque lo otro son temas que están comprendidos en los presupuestos— y ha destacado las inversiones que se iban a producir y dónde se iban a producir, permítame que sí que lo ratifique, por supuesto. Tanto en Monreal del Campo como en Alcolea del Pinar los estudios que estamos iniciando, que hemos iniciado ya en parte —porque ya están iniciados los estudios informativos— son como autovía. Conectará la A-2 con la A-23.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, para alguna pregunta concreta tiene usted la palabra.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Tal y como está ordenado, simplemente intervengo para dos aclaraciones. Ya verá como soy muy breve.

Señor Morlán, muchas gracias por su intervención, pero quiero hacer tres puntualizaciones. **(Un señor diputado: Ya lo ha ampliado.)** El que planifica tiene que conocer los deslizamientos y los déficits de gestión de sus centros de gestión. Por tanto, señor Morlán, no se excuse usted en eso para no conocer cuál es el cumplimiento del PEIT. Una. Dos. ¿Que todos los gobiernos tienen problemas territoriales a la hora de implantar las infraestructuras? Naturalmente, pero ha pasado una legislatura completa y quiero recordarle los problemas que han tenido ustedes con la Sagrada Familia. Pero hay más. Lo de Figueras-Perpignan es una cuestión que a la semana —a la semana— de las elecciones locales avisaron que había tres años de demora. Señor Morlán, esto para que todo el mundo sepamos cuál es la realidad. Tercera matización y con esto cumplo las tres que he dicho. La Red Transeuropea de Transportes aprobó una *quick start*, es decir, unos proyectos prioritarios a finales del año 2003. Se tenían que aplicar en el año 2004. Nuestras relaciones podían ser buenas o malas o regulares. No pudimos llevar a cabo una *quick start* que se aprobó precisamente por la gestión de la nunca suficientemente llorada Loyola de Palacio, a la

cual le tenemos que agradecer todos los proyectos que están dentro de la *quick start* ahora mismo en la Red Transeuropea de Transportes. Por tanto, señor Morlán, no saquemos de quicio nuestros retrasos en la Red Transeuropea de Transportes. Por cierto, acerca de la Red Transeuropea de Transportes, en las autopistas del mar hemos caído en la trampa de Francia. Estamos llegando a acuerdos con ellos cuando a nosotros lo que nos interesa es salvar Francia, que siempre tenemos que caer en sus redes. Señor Morlán, debíamos de potenciar nuestras conexiones con Italia, con el Adriático, con el mar Egeo y con el mar del Norte; no con Francia. Nuestros productos tienen que saltar Francia, no pararse otra vez en Francia. Tres puntualizaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Para concluir y cerrar este turno tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN Y RELACIONES INSTITUCIONALES** (Morlán Gracia): Voy a ser tan breve como el señor Ayala. Señor Ayala, yo no le he dicho que lo de la Red Transeuropea tenga que ver con las malas relaciones con Francia. No es eso. Lo que he dicho es que en Figueras-Perpignan para llegar y cumplir con la fecha de febrero de 2009 nosotros tuvimos que superar problemas institucionales que había antes de llegar nosotros y que ustedes tenían bloqueados. Respecto a la Red Transeuropea, no le digo que no se aprobara en 2003. Lo que le digo es que en 2003 desde luego no estaba planteado el corredor mediterráneo como tal corredor mediterráneo en la Red Transeuropea. Y lo que le estoy diciendo es que queremos que el corredor mediterráneo esté planteado como tal en la Red Transeuropea. No sé qué otro comentario ha hecho, pero, señor Ayala, creo que la voluntad que tenemos desde el Gobierno es de que estos temas de infraestructuras, que afectan al conjunto de nuestro país y que tienen que ver con otros países de nuestro entorno indudablemente, vayan bien para el conjunto del país. En cuanto a las autopistas del mar que usted ha dicho, también nos estamos preocupando para que tengan un ámbito más mediterráneo. **(El señor Ayala Sánchez: Me alegro mucho.)**

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Morlán, por su intervención y por sus informaciones. Llega la hora de despedirle y dar la bienvenida a la subsecretaria del Ministerio de Fomento, la señora Vivanco.

— **DE LA SUBSECRETARIA DE FOMENTO (VIVANCO BUSTOS). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS SOCIALISTA (NÚMERO DE EXPEDIENTE 212/000190) Y POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/000246.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, continuamos con el orden del día. Contamos ya con la presencia de la

subsecretaria del Ministerio de Fomento, doña Encarnación Vivanco Bustos, para realizar su exposición de carácter general, que dará paso a las preguntas de los distintos grupos. Tiene la palabra la señora subsecretaria.

La señora **SUBSECRETARIA DE FOMENTO** (Vivanco Bustos): Señor presidente, señorías, es la quinta vez que comparezco con los presupuestos del Ministerio de Fomento. La verdad es que me siento cómoda, espero que ustedes también estén cómodos conmigo. La presentación que vengo haciendo, porque tampoco vamos a innovar ya a la altura del quinto año, tiene una estructura muy uniforme. Me voy a referir, en primer lugar, al presupuesto del Ministerio de Fomento, dentro de los Presupuestos Generales del Estado, en concreto al presupuesto consolidado del Grupo Fomento, para, a partir del presupuesto de la sección 17, centrarme en los aspectos propios de la subsecretaría. Mis compañeros ya han calificado de alguna manera los presupuestos de Fomento. Lo ha dicho el propio vicepresidente económico: Son unos presupuestos austeros, que van a contribuir a mejorar la situación económica existente. En estos presupuestos se prioriza la inversión en infraestructuras, igual que también se prioriza la inversión en I+D+i. Esto que puede parecer una declaración, más o menos teórica, la voy a concretar dándoles los datos de cómo, realmente, los presupuestos de Fomento expresan el gran compromiso o la gran convicción del Gobierno en el papel que tiene la inversión en infraestructuras para el desarrollo del país y, en consecuencia, del papel activo y proactivo que ha de tener en la crisis que estamos considerando. Para ello no hay una mejor pieza que hablar del presupuesto consolidado del Ministerio de Fomento.

El presupuesto consolidado del Ministerio de Fomento, como todos ustedes saben ya, porque es la quinta vez que hablo de los presupuestos consolidados, tiene dos grandes bloques. El correspondiente a los capítulos 1 a 4 del Ministerio de Fomento, sus empresas y los organismos públicos; esto se viene denominando gastos operativos o gastos corrientes. El otro bloque son las operaciones de capital, que son los capítulos 6, 7 y 8 del Ministerio más las inversiones de las empresas. Cuando tenemos en cuenta el presupuesto consolidado del año 2008 y del 2009 observamos que el presupuesto consolidado global de Fomento en el año 2008 eran 28.240 millones y el del año 2009 es de 30.730 millones. Tiene una variación de casi 2.500 millones, que supone un incremento del 8,5 por ciento. En este presupuesto consolidado hay una partida que quiero destacar que es el total de las operaciones de capital, porque es el núcleo del cual se deducen las inversiones del Grupo Fomento. En el año 2009 el conjunto de operaciones de capital del grupo consolidado asciende a 19.345 millones. Estos 19.345 menos unos ajustes técnicos de consolidación entre el grupo nos dan la cifra mágica de 19.271 millones. No es mágica, porque esté inventada, es mágica porque en un momento de auste-

ridad, en un momento en el que el presupuesto de todos los capítulos de la sección 17 tiene un reflejo de austeridad, que quiere decir que puede hasta bajar, solamente se potencia todo lo que tiene que ver con inversiones. Se potencia hasta el punto de que crece un 7,5 por ciento. El compromiso del presidente del Gobierno fue que las inversiones en infraestructuras crecerían por encima de la media del gasto público. Esto se precisó después en alguna intervención en un 4,5 por ciento. Estamos en el 7,5 de crecimiento de las inversiones. Este es el mejor ejemplo de la convicción de este Gobierno en el papel, como les decía, de las infraestructuras como política o herramienta anticrisis.

Estos presupuestos se hacen para ejecutarlos y los estamos ejecutando. La pena es que no esté el señor Ayala, pero estamos en una ejecución del 98 por ciento, y tengo aquí los datos de toda la evolución año a año, por lo que se están haciendo para ejecutarlos. También estamos licitando porque es el compromiso político del presidente del Gobierno y porque también se espera del Ministerio de Fomento un papel importante en la licitación y en la adjudicación de obras en este momento de crisis. Otra cosa es que queramos sumar churras con merinas. Quiero decir que no se puede olvidar que en el año 2007 el Grupo Fomento licitó unas autovías de primera generación, que tienen una proyección ni más ni menos que para diecinueve años. Lo que no se puede hacer, como ha hecho Seopan, por ejemplo, es computar las licitaciones del año 2007, añadiendo las autovías de primera generación, para decir que en el año 2008 estamos por debajo. No, en el año 2008, pese más o pese menos, estamos por encima de lo que licitamos y adjudicamos el año pasado.

El Ministerio de Fomento en esta materia tiene un comportamiento muy peculiar. Hay muchas veces que ustedes, los diputados, hacen preguntas repetidas y repetidas sobre el grado de ejecución en su provincia en el mes de mayo, en el mes de junio o en el año 1, en el año 2 y en el año 3. Esto no es una fotografía expresiva de nada. La ejecución hay que medirla cuando hay que medirla, al final del año, que es cuando tenemos un compromiso legal. La Ley General Presupuestaria nos obliga a rendir cuentas de la ejecución el 31 de diciembre, al final de cada ejercicio. Al 31 de diciembre de cada año estamos en un 93 o un 97 y en el año 2007 estamos en un grado de ejecución del 98,97 por ciento.

Hecha esta presentación del importante papel y del importante apoyo que supone poder apostar —este Gobierno— por unos presupuestos del Ministerio de Fomento con una austeridad, pero que, gracias al papel que tienen las empresas del Grupo Fomento, llevan a una inversión de las cuantías que le he dicho, que crece un 8 por ciento, y que representa un 77 por ciento del total de inversiones en infraestructuras del Estado, de verdad, yo, no como subsecretaria sino como española, pienso que es un ejemplo de una apuesta decidida por salir de la situación económica en la que estamos.

Le voy a recordar otro dato de Seopan, no nuestro. Seopan tiene un estudio del año 2005 en el que dice que

por cada 35.500 euros se crea un puesto de trabajo. Conste que en la legislatura del Partido Popular ese dato se utilizaba sistemáticamente. Pues, mire usted, si los 19.000 millones de inversión del grupo Fomento los dividimos por los 35.000 euros, ¿sabe cuántos puestos de trabajo salen? Pues salen casi 500.000 puestos de trabajo. Esa también es la apuesta de este Gobierno en inversión en infraestructuras para contribuir a salir de la situación. Esto por lo que tiene que ver con la globalidad del presupuesto. Estas cifras están ahí. Tenemos la publicación de lo que es el grupo consolidado, cómo se determina y toda la historia, que además ese grupo no lo hemos inventado. ¿Cómo se determina el grupo consolidado? Estaba ya inventado cuando yo llegué y cuando llegó la ministra Magdalena, venía ya igual de la etapa de Cascos y de Salgado es decir, que no hemos movido ni una coma, pero hablo de consolidación. ¡Ojo! consolidar no es agregar. Eso a los que no son economistas igual les cuesta entenderlo, pero los economistas lo tenemos muy claro.

Presupuesto de la sección 17. Ya lo he dicho, de pena, de llorar. Mire usted, solo el capítulo 6, inversiones reales, crece un 5 por ciento, solo, las inversiones reales en carreteras y en ferrocarriles. Es que el capítulo 6 del Ministerio de Fomento no representa ni el 30 por ciento. ¿Cómo lo hemos hecho? No es magia, no, es el esfuerzo de todas las empresas públicas del Grupo Fomento, que tiene una estructura financiera sólida. A pesar de la situación y de que el capítulo 8 no se comporta bien —si quiere, reconozco hasta que cae casi un 40 por ciento—, las empresas del Grupo Fomento ponen este año encima de la mesa las inversiones necesarias con sus recursos propios, con sus recursos ajenos, con su tesorería y con todo. ¿Para qué? Pues precisamente para atender todos los compromisos políticos, por supuesto, en materia de infraestructuras. ¿Por qué? Porque es interesantísimo como política anticrisis. La verdad es que la sección 17, salvo que alguien saque el látigo para fustigarme en nombre de todo el ministerio, no tengo mucho más interés en explicarla. Ya lo he dicho, mal todos menos el 6, que crece un 5 por ciento.

Dicho esto, con respecto a los aspectos de la subsecretaría, manifestaré que el año pasado hicimos un esfuerzo muy importante en la política de I+D+i. Llegamos a arañar casi cien millones de euros cuando hasta el año 2007 el Ministerio de Fomento no llegaba a 10 millones. Mire usted, ha sido un éxito de convocatoria, hemos hecho convocatorias público-privadas, pero hay un nuevo Ministerio de Ciencia e Innovación y, después de todo el esfuerzo hecho, hemos puesto al paquete de I+D+i de Fomento un lacito y ahora va a estar en el presupuesto del nuevo ministerio. Nosotros deseamos mucha suerte a la ministra de Ciencia e Innovación y desde luego a mi compañera la subsecretaria para que desde el ministerio puedan seguir dando ánimos e insuflando a los empresarios y a las empresas del sector para que contribuyan al I+D+i de este país. La situación que teníamos diagnosticada era que, si tenía un peso en el PIB importante su aportación al I+D, estaba como en

una cuarta parte de su peso. Pretendíamos estimularles y meterlos en programas de I+D+i. Bueno, pues eso ya no depende del Ministerio de Fomento, sino del de Ciencia e Innovación. Estamos gestionando este año por cuenta de otros, haciendo las convocatorias, haciendo las valoraciones y vamos a ejecutar hasta el último chavo, hasta el último euro de los 96 millones que conseguimos el año pasado arañar para llevarlo a esta política de la que estamos tan convencidos.

Dicho esto sobre el I+D+i, que es otra cosa para llorar también porque ese tema le peleamos mucho, nos da alegría otra cuestión, una de las pocas cosas que da alegría en mi ministerio, el uno por ciento cultural. Perdonen que me ría, pero es que todo es tan triste en vida... Yo sé que es un tema que también les alegra la vida a muchos de ustedes. (*Risas.*) Tiene muy poco peso específico en el presupuesto del ministerio porque son unas cantidades simbólicas, alrededor de 3 ó 4 millones, muy pequeñas. Eso es una percha a partir de la cual se van colgando todos los créditos que genera la obra pública. Ustedes saben que el uno por ciento cultural sirve para rehabilitar el patrimonio histórico y que se nutre del uno por ciento de la inversión en obra pública. Se lo vuelvo a decir, si tienen más proyectos en sus pueblos, en sus comunidades, mándenlos porque estamos casi como necesitados. Resolvimos todo el atasco que teníamos, estamos gestionando todas las demandas que hay y a veces casi tenemos que hacer esfuerzos porque podríamos dar más subvención con cargo al uno por ciento cultural de la que realmente estamos dando. En el año 2008, a día de la fecha llevamos dadas ayudas por importe de 58 millones. Tenemos previsto hacer alguna otra reunión y prevemos llegar a los 65 millones de euros. Durante toda la legislatura hemos financiado 204 millones en esta política.

A lo último que me voy a referir, también de competencia de la subsecretaría, es a los temas postales. Quiero decir dos cosas. En cuanto a Correos, el Ministerio de Fomento, como saben ustedes, es el regulador. Como reguladores, establecemos la subvención que necesita Correos para compensar el déficit de tarifas que se produce en la prestación del Servicio Postal Universal. Desde 2005, este déficit de ingresos derivados de las tarifas en el Servicio Postal Universal se determina por contabilidad analítica y, como tal, a final de año se reintegra a Correos. En 2009, el importe que tenemos de subvención en el capítulo 4 nos lleva a satisfacer más del 90 por ciento de lo que es el déficit real de esto. Otra novedad en materia postal es que por ley se creó la Comisión Nacional Postal. Teníamos que haberla constituido en el primer semestre de 2008 y estamos ahora mismo pendientes de un informe del Consejo de Estado sobre los dos decretos de desarrollo. Contando con los tiempos normales, la previsión de la constitución efectiva de la Comisión será a finales de 2008 o principios de 2009. Ya saben ustedes que para la designación del presidente y de sus vocales la ministra tendrá que someter a la consideración de ustedes sus candidatos.

Para no aburrirles más, si me da permiso el presidente, considero esto terminado y estaré encantada de responder a las preguntas que estimen convenientes.

El señor **PRESIDENTE**: Señora subsecretaria, ha sido usted rápida, lo ha explicado todo muy bien y no nos ha aburrido nada.

Abrimos el turno para los grupos y tiene la palabra en primer lugar el portavoz del Grupo Catalán (Convergència i Unió), el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Señora subsecretaria, desde luego que usted no nos ha aburrido, pero tampoco nos ha contado nada. Nos ha contado lo de las churras y las merinas, que tiene su gracia castiza. Nosotros a esto le llamamos no confundir los huevos con las castañas, pero viene a ser lo mismo. A mí me gustaría que no confundiéramos las churras con las merinas ni los huevos con las castañas.

Hay algunos aspectos de su intervención que a mí me parece que hay que acotar. Por ejemplo, usted dice que el grado de ejecución del presupuesto —me imagino que no del Grupo de Fomento sino del presupuesto del Ministerio de Fomento— de 2007, si no he entendido mal, es del 98,97 por ciento. Está bien, sin embargo en respuestas parlamentarias —que supongo que usted misma debe controlar— el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias tiene un grado de cumplimiento que a nosotros nos sale inferior al 50 por ciento en el año 2007. La Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre, sobre 128.000 millones ha ejecutado 78.000 —respuesta parlamentaria de 25 de agosto—. Puertos del Estado, 202, 159, menos 43.000 millones. El que sí que ha cumplido, AENA, 696.000, 737.000. Por lo tanto la ejecución presupuestaria no parece que esté en este umbral del 98,97 por ciento, y a nosotros nos preocupa.

Churras y merinas. En Cataluña del plan de autovías de primera generación no hay ni un kilómetro. Por tanto, el efecto de esta baja de licitación de este año del 39 por ciento, que es bastante, no tiene absolutamente nada que ver con las churras —que deben ser las autopistas de primera generación, las autovías—, ni con las merinas; tiene que ver simplemente con que este año se licita menos. Me gustaría poner este punto de vista de manifiesto y que pudiéramos aclararlo.

Le voy a formular —no con el deseo de que usted conteste aquí, porque seguramente no puede— la misma pregunta que le he formulado al señor Morlán. Hay cinco ayuntamientos que tienen en los Presupuestos Generales del Estado vigente una partida y que no conocemos el grado de cumplimiento de las mismas: el Ayuntamiento de Seva, de Pont de Molins, de Tona, de Besalú y de Tortosa. Le hago esta pregunta y si no puede contestármela hoy le pediría que lo hiciera por escrito y dentro de los márgenes que reglamentariamente se pueda.

Del mismo modo le voy a entregar unas preguntas escritas que hacen referencia al grado de ejecución de

los Presupuestos Generales del Estado de 2007 y que le leo para que quede constancia de las mismas a los efectos del «Diario de Sesiones», pero se las voy a entregar al señor presidente de la Comisión para que usted las tenga y pueda responderlas, pues entiendo que aquí no se pueden responder en su totalidad. ¿Qué grado de ejecución tiene cada uno de los proyectos de inversión incluidos en el apartado de inversiones de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2007 correspondientes al Ministerio de Fomento? Y, ¿qué grado de ejecución tiene cada uno de los proyectos de inversión incluidos en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2007 de los entes empresariales y sociedades públicas dependientes del Ministerio de Fomento? También, en relación con los Presupuestos Generales del Estado de 2008, quisiera conocer en detalle las partidas de inversión y transferencias de capital del Ministerio de Fomento y sus entes empresariales dependientes, territorializadas en Cataluña, que han sido modificadas a la baja en los Presupuestos Generales del Estado para 2008, lógicamente hasta 30 de septiembre de este año. Esta pregunta no es banal porque en ADIF Girona, por ejemplo, en el año 2007 había una dotación inicial de 223.764 euros. Según usted mismo informa en la Ley de Presupuestos Generales del Estado de 2008, de estos 223.000 se rebajan a lo largo del año —como supongo que ven que no se iban a gastar— hasta 21.000, es decir, queda dividido por diez. Entonces la ejecución es alta pero, sobre lo que se habían comprometido el Estado, el ministerio y las Cortes Generales a gastar, que eran 223.000, queda en 21.000. Aunque se ejecutara —que tampoco es el caso— el cien por cien, a nosotros no nos parece que esta sea una buena ejecución presupuestaria y por ello le pedimos esta información para que podamos, como usted muy bien dice, separar las churras de las merinas, que es nuestro objetivo.

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con el turno de grupos.

Tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Popular su portavoz la señora Santa Ana.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Señora subsecretaria, sea usted bienvenida a esta Comisión de Fomento en su comparecencia para explicar el presupuesto.

Yo he escuchado atentamente sus declaraciones. Usted nos ha dicho que este presupuesto es un presupuesto austero, donde se va a priorizar la inversión en infraestructuras y que además va a ser utilizado como política anticrisis. A mí me llama poderosamente la atención cuando entramos en el desglose del presupuesto y por ejemplo nos encontramos con el decremento que va a sufrir AENA. Quiero darle datos oficiales que aparecen en el proyecto de ley para el año 2009, del cual tenemos constancia en esta Cámara porque entre otras cosas es la única fuente oficial que nosotros tenemos. AENA en el año 2008 tuvo una inversión de 2.555 millones de

euros, en el año 2009, 1.754 —permítame que obvie las cifras decimales para ser más rápidos—, y por tanto 2009 frente a 2008 sufre un decremento del 31,36 por ciento. En Puertos del Estado nos encontramos en el mismo caso: año 2008, 1.662 millones de euros, año 2009, 1.537 millones de euros, constituyendo un decremento al compararlo con 2008 del 7,56 por ciento. Cuando hacemos referencia al programa 455.M, regulación y supervisión de la aviación civil, anteriormente el secretario general de Transportes nos ha dado cifras que en ningún caso coinciden con las recogidas en el proyecto de ley, que pueden ser comprobadas pues, como digo, están sacadas de este documento. El año 2008 aparece una partida presupuestaria de 9,18 millones de euros, en 2009 baja a 3,82 millones de euros, y esto supone una baja del 58,39 por ciento. Me gustaría conocer, señora Vivanco, cómo se justifica esta bajada y si la contestación que me va a dar usted es que parte de esa partida presupuestaria ha ido destinada al presupuesto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, también quiero decirle que nos han llamado poderosamente la atención —esta pregunta también se la hemos hecho al secretario general de Transportes— esos 4 millones de euros que aparecen en concepto de encomienda de gestión a Isdefe. En nuestro grupo parlamentario nos gustaría que nos aclarase si esto significa que entre la encomienda de gestión que se le ha dado a Senasa y la que se la da Isdefe va a nacer esta agencia, que, por cierto, ya tenía que estar operativa en el año 2008, sin un contenido a desarrollar por parte del personal de la misma.

Tampoco me ha pasado por alto el dato que usted ha dado de la ejecución del presupuesto del año 2007. Usted nos ha dicho que esa ejecución alcanza el 97 ó 98 por ciento. Estoy totalmente de acuerdo con las cifras que ha dado mi compañero del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), según las cuales en la inversión de ADIF la ejecución presupuestaria no alcanza el 50 por ciento. Pero da la casualidad de que yo vengo de la provincia de Granada, y le puedo dar un dato porque recientemente hemos tenido contestación por parte del Gobierno: en los años 2005, 2006 y 2007, de los 235 millones de euros que ustedes presupuestaron para esa línea de alta velocidad, únicamente se invirtieron 44. Por tanto, los datos no nos cuadran con las cifras que usted nos ha dado.

Me gustaría también hacer una referencia al programa destinado a la investigación y desarrollo de la sociedad de la información, programa que es competencia directa de su subsecretaría. Todo el mundo conoce que es un programa destinado a la generalización de la Administración electrónica, con una serie de actividades previstas para el año 2009. Actividades en unos casos orientadas a los agentes externos, como son la facturación electrónica, las tramitaciones telemáticas o la evolución del portal web, y en otros casos, orientadas a la gestión interna, como es la tramitación electrónica de expedientes, la evolución del cuadro de mando y el incremento de la seguridad de los sistemas de información.

Señora subsecretaria a mi grupo parlamentario le gustaría conocer cómo quedan reflejadas estas actuaciones en el presupuesto.

Respecto al regulador postal, pensaba que la comisión nacional del sector postal ya estaba creada e implantada. Usted nos acaba de decir que esa circunstancia aún no se da, que está pendiente del informe del Consejo de Estado, pero me gustaría que nos aclarase cómo queda reflejada en el presupuesto dicha comisión nacional en el momento que esté creada. En cuanto al programa que hace referencia al Servicio Postal Universal, una de las actividades establecidas en este programa es auditar la contabilidad analítica del operador público, verificando su adecuación a lo establecido en la Orden ministerial 2447/2004, de 12 de julio, y determinar el coste neto del Servicio Postal Universal. También nos gustaría conocer cómo queda reflejada en el presupuesto la auditoría de contabilidad del Servicio Postal Universal.

En lo referente al desarrollo y la aplicación de la información geográfica española, a la cual usted no ha hecho ninguna referencia en su exposición, quizá por motivos de tiempo, es conocido que existe dentro de este programa un plan estratégico para el Instituto Geográfico Nacional y para el Centro Nacional de Información Geográfica, que abarca los periodos de 2008 a 2011. Nos gustaría conocer, señora Vivanco, qué grado de cumplimiento y qué objetivos está teniendo este plan, cómo se reflejan dentro del presupuesto las actuaciones marcadas dentro del mismo y si tiene incidencia en los objetivos marcados por el plan el hecho de que la partida destinada al programa 495.A tenga un crecimiento cero respecto del año 2008. En último lugar, he escuchado con mucha atención la reflexión que ha hecho referente al uno por ciento cultural y me gustaría conocer qué nivel de demandas pueden ustedes admitir en estos momentos, ya que nos ha dado a entender que no cubren el cupo destinado a tal efecto. Estoy convencida de que muchísimos alcaldes de muchos municipios de este país estarán encantados de saber que pueden presentar sus solicitudes y que, tal como nos ha dejado entrever, serán admitidas. Le agradezco su comparecencia. Estoy convencida de que todas estas cuestiones serán contestadas.

El señor **PRESIDENTE**: Turno del Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra su portavoz, el señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Gracias, señora Vivanco, por su comparecencia un año más, que ha sido concreta y rigurosa, como siempre suelen ser sus comparecencias presupuestarias. En nombre del Grupo Parlamentario Socialista le agradecemos de nuevo su presencia y esperemos que a lo largo de esta legislatura nos visite muchos años más, porque será la mejor señal de que este Gobierno sigue haciendo las cosas bien. En este sentido, bien ha hecho también el presupuesto para el año 2009, a pesar de que la economía internacional se encuentra en unos momentos difíciles, afectando tam-

bién a la economía española. Usted ha hecho la presentación sintética pero muy clara de unos presupuestos que responden a esos criterios de austeridad, pero a la vez, como bien ha señalado, incrementa la inversión. La austeridad no es sino la contribución del Ministerio de Fomento a la política económica general del Gobierno, que quiere contribuir a priorizar la inversión en infraestructura para impulsar la recuperación económica y, por supuesto, proteger a los más débiles, porque en el capítulo de gasto social en el presupuesto en su conjunto se potencia especialmente las medidas que favorezcan la protección de los más desfavorecidos. Por eso creemos que es compatible un gasto por debajo del crecimiento del PIB nominal del 3,5 por ciento con un crecimiento en las inversiones del Ministerio de Fomento del 7,5 por ciento. Señora Santa Ana, lo que para el PP puede ser una debilidad, que es la reducción presupuesta en las cuentas del Ministerio de Fomento, se convierte así en un punto fuerte que va a ayudar a conseguir los objetivos de reducción del gasto en un contexto económico de graves dificultades. Por eso, señora Vivanco, valoramos que el capítulo 1 decrezca y, a la vez, cumpla con los compromisos adquiridos con los sindicatos, cosa que otros gobiernos no pueden decir, o que el capítulo 2 disminuya un 18,7 en aplicación del criterio de austeridad que acaba de señalar.

Ya ha hecho usted referencia, pero me gustaría que concretara algo más sobre el capítulo 4, que sube un 63,8 por ciento, de la aportación a Correos y Telégrafos. Me gustaría que profundizara un poco más sobre este tema. También le hemos preguntado ya al señor Palao sobre los acuerdos con el sector del transporte terrestre, por lo que no voy a profundizar más en este aspecto. Sin embargo, me interesaría saber cuál es la evolución del programa relativo al uno por ciento cultural. ¿Cuál ha sido su evolución, después de pasar una legislatura de muchas dificultades presupuestarias —usted lo ha vivido más que nadie— por los compromisos adquiridos en su día por el Partido Popular, compromisos que todos sabemos que estaban políticamente cerrados pero sin consignación presupuestaria de ningún tipo? ¿Estamos ya al día respecto a los proyectos aprobados y las cantidades consignadas? ¿Nos podría explicar respecto a Sasemar la vinculación de la globalidad de la financiación que se encuentra distribuida en tres capítulos diferentes y por qué responde a esa distribución?

Por último, porque ya me temía —ya lo ha hecho, me parece, pero no he podido estar presente hasta ahora— que la portavoz del Partido Popular, la señora Santa Ana, a la que no tengo nada que reprochar y que además creo que ha estado en una línea muy correcta, introduce de nuevo un factor del que ha hecho mención el Partido Popular allá donde no gobierna, que es el de la discriminación en Madrid, que es el símbolo para ellos de la discriminación, y en otros puntos, como acaba de hacer la señora Santa Ana refiriéndose a su provincia, a Granada. Cuando uno se molesta en ver y analizar los datos globales de cada provincia, dice: Si Granada —ya que

ella la ha citado— tiene, después de Jaén y Cádiz, el mayor incremento en el porcentaje total de las infraestructuras en el conjunto de Andalucía. **(La señora De Santa Ana Fernández: No sé de dónde saca ese dato.)** ¿De dónde lo saca? Estamos en la época de la tecnología, simplemente con pulsar un botón usted se puede meter en Internet y en la página web del Ministerio de Fomento lo puede ver. Si usted no quiere tener acceso a eso yo no tengo culpa, pero no culpe a los demás de su incapacidad para ver y analizar ni traslade a los ciudadanos una percepción que es absolutamente injusta y, además, incierta, por no decir otra palabra. **(La señora De Santa Ana Fernández: Son contestaciones parlamentarias del Gobierno.)** Usted se va a los Presupuestos Generales del Estado en su conjunto y en la inversión respecto a 2008 para la programación de 2009 aparece Jaén, con el 11,93 por ciento de incremento; Cádiz, con el 7,80 por ciento del conjunto de las infraestructuras de Fomento, y Granada con el 7,10. Usted lo suelta aquí como el que no dice nada, como dando a entender que como el Ayuntamiento de Granada está gobernado por el Partido Popular pues se discrimina. **(La señora De Santa Ana Fernández: No he dicho nada de eso.)** Pues, mire usted, no. Precisamente la tercera provincia de Andalucía en mayor incremento es la suya. **(La señora De Santa Ana Fernández: Ese dato es falso.)** Por tanto, usted tendría que haber venido aquí a dar las gracias por haber sido tan buenas la señora Vivanco y la ministra de Fomento, andaluza de pro también, en cuidar una provincia tan necesitada después de ocho años de sequía —ahí está la carretera de Motril y otras obras del Gobierno del Partido Popular— a la que se ha dotado un año más con el tercer incremento de Andalucía. Si usted se molesta y hace una mínima lectura —yo me he molestado en hacerla; quizá usted y su grupo hacen cuatro discursos y no profundizan en las cosas— del incremento porcentual del año 2009 respecto al 2008, verá que Granada, ya que es su provincia y usted la ha dejado aquí caer, aunque podríamos citar otras muchas, está entre las veinte primeras provincias de España en mayor incremento... **(La señora De Santa Ana Fernández: No.)** Vaya y véalo. Si quiere le doy la copia. Pero es que nos vamos a las comunidades autónomas y ese discurso que usted ha entendido aquí en Madrid, con los medios afines para esas campañas de discriminación, ocurre igual. Resulta que en el incremento porcentual respecto a 2008 para las previsiones del presupuesto de 2009 la primera comunidad es Navarra. A lo mejor le acusan de cierta sospecha, porque sensatamente el presidente Sanz se está planteando...

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

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Voy terminando. Se está planteando, ya que son unos buenos presupuestos para Navarra, abstenerse. Navarra, efectivamente, es la primera; pero luego está Extremadura; está Castilla y León —tercera comunidad en mayor

incremento— que es una comunidad en la que gobierna el Partido Popular; está Murcia, la cuarta, en donde gobierna el Partido Popular; está el País Vasco, el quinto, donde no gobierna el Partido Socialista; y así podríamos hacer un decálogo serio de verdad y no dejar caer una vez más aquí en sede parlamentaria la actitud discriminatoria. Por eso yo le quiero preguntar —termino ya, señor presidente, aunque me hubiera gustado intervenir más— a la señora Vivanco qué criterios utiliza este Gobierno, que sé que no es el utilizado por otros, para distribuir dentro de una equidad y de un reparto los presupuestos generales para el año 2009.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar este turno tiene la palabra la señora subsecretaria, la señora Vivanco.

La señora **SUBSECRETARIA DE FOMENTO** (Vivanco Bustos): Como hay una serie de preguntas que se refieren a lo mismo, voy a ir contestando a ellas para agilizar.

Ejecución. Efectivamente, le di el dato del Ministerio de Fomento y ahora le voy a dar el dato de Grupo Fomento para 2007. Veo que tiene un interés particular con ADIF. ADIF, según los datos de 2007, tiene un 102 por ciento de ejecución. ¿Sabe usted cuánto ejecutaba ADIF en 2004? No llegaba al 60 por ciento. Y ahora usted me habla de una comunidad, de un proyecto concreto. Pues puede que tenga usted razón, no lo sé. Yo proyectos no conozco. Sobre los proyectos le pregunta a la secretaria de Estado o a los presidentes de las empresas. Yo sé la globalidad de las cifras. Repito, ADIF, en 2007, tuvo un 102 por ciento de ejecución. Haga usted las preguntas que quiera al ministerio, que ADIF le seguirá diciendo lo mismo. Y si me pide usted el detalle por empresas veremos que unas tendrán el 102 por ciento, otras el 80 por ciento y otras el 98 por ciento. La media de las empresas en el año 2007 fue del 93 por ciento. Pero, ADIF tuvo una ejecución —tome nota— del 102 por ciento. En 2004 tuvo un 60 por ciento de ejecución. Esto se lo digo porque se ha referido insistentemente al caso de ADIF.

Segundo tema. Señor Macias, ha dicho que en Cataluña no hay nada de autovías de primera generación y es verdad. Usted sabe mejor que yo que la autovía de primera generación tiene dos fases y que todavía está por acabar de licitarse el último tramo de la primera fase. Efectivamente, en eso todavía no tiene nada Cataluña. Pregúntele mañana a la secretaria de Estado en qué fase está Cataluña y cuándo le toca. Porque, ahora mismo, Cataluña no está en la primera fase. Usted lo sabe.

El programa de investigación y desarrollo de la sociedad de la información —contestando al Grupo Popular— tiene un presupuesto de 2,75 millones de euros, el mismo que en 2008. Ya le he dicho que la austeridad en el Ministerio de Fomento era una regla. Tiene la misma cantidad. Sin embargo, me va a permitir que le detalle —que antes no lo hecho, lo siento— qué proyectos tenemos en materia informática para 2009. Por

supuesto, tenemos grandes bloques de temas, pero uno podría ser el de mejorar y modernizar las herramientas de gestión que se utilizan para los distintos centros y organismos del ministerio. Otro es atender los objetivos marcados por la ley para el acceso electrónico de los ciudadanos a las administraciones. En la actualidad se está trabajando en la informatización de una serie de procedimientos con gran impacto en los ciudadanos, entre los que le voy a destacar despacho de buques, con 31.000 procedimientos al año; los de expedición y renovación de títulos de recreo, casi 11.000 solicitudes al año; los de contestación a la solicitud de instalaciones de radiobaliza, más de 10.000 solicitudes al año; en el ámbito de la Dirección General de Aviación Civil diversos procedimientos que permitirán agilizar y simplificar los trámites con los centros de formación de tripulantes, que agilizarán la gestión de expedientes de obtención y renovación de las licencias por los técnicos de mantenimiento o por los pilotos, sumando todo ello más de 50.000 solicitudes al año. De esta forma, en los próximos meses vamos a completar el catálogo de todos los procedimientos informatizados a disposición de los ciudadanos, es decir, en el momento actual la informática al servicio de los ciudadanos —dentro, por supuesto, de los objetivos marcados por la ley de acceso— constituye una prioridad para la Dirección General de Programación Económica, de la cual dependen los programas informáticos.

IGN. Tengo que decir que el instituto geográfico, tanto en la parte de la dirección general como del organismo autónomo, va a tener en 2009 una dotación presupuestaria semejante a la del ejercicio anterior, que se va a dedicar especialmente a los programas de colaboración con las comunidades autónomas en el seno del programa del sistema cartográfico nacional; en concreto, para el Plan nacional de ortofotografía aérea y para el Sistema de información sobre ocupación del suelo en España, el Siose, y también a los programas de observación y desarrollo de estaciones fundamentales en materia de geodesia y astronomía y, por supuesto, mantenimiento de la red sísmica. Estos programas son de proyección pluri-anual. Se hacen en colaboración con las comunidades, aportando un tercio del total de la financiación. Son un ejemplo de la colaboración entre administraciones. En 2009 podrán hacer menos de lo que tendrían que hacer porque, dentro de las prioridades que le he comentado y las características del presupuesto, tienen la misma cantidad. No podrán hacer los mismos convenios que el año pasado, no podrán hacer ni un 1 ni un 2 ni un 5 por ciento más de convenios porque no tienen fondos. Así es la dura realidad. No hay fondos para eso y los hay para los parados, no hay fondos para IGN y los hay para inversión para en infraestructuras. Esto es un ejemplo de lo que le venía diciendo, que no mezclaba churras con merinas, sino que decía que hay cosas que no y hay cosas que sí. Y lo del ministerio, pues mal. Y si hablamos de otras cosas, más lloraremos todavía.

Ha salido el tema de las partidas presupuestarias. La Comisión Nacional del Sector Postal tiene un presupuesto de 3,915 millones de euros. Igual, congelada, la misma cantidad que teníamos en 2008. Correos tiene, en el capítulo 4, 60 millones, dirigidos a subvencionar el déficit de tarifas. Estos 60 millones del capítulo 4 hay que verlos en relación con los 14,6 millones que tiene el capítulo 7. La dotación presupuestaria de Sasemar es de 102 millones, 132 millones del capítulo 4, gastos operativos, y 69 millones para inversiones; las inversiones se atienden con una consignación en el capítulo 7 y otra consignación en el capítulo 8 de aportaciones patrimoniales.

Sobre el uno por ciento después les hablaré. He contestado ya a lo relativo a la Comisión Nacional Postal, y a formación electrónica. Sobre la distribución territorial —y ya enlace con el tema de los criterios— le diré que es verdad que Granada tiene una variación de 21,8 millones, que supone un 7,10 de crecimiento con respecto a 2008. Con un 7,10 en el total nacional tiene un 1,22. Esto es lo que tiene Granada, y no está mal tratada. ¿Con qué criterio se hace todo? Le iba a decir algo, pero no lo voy a hacer, porque va a decir que es una postura sexista; le iba a decir que haciendo encaje de bolillos. Es complicado, es lo del sudoku del señor Solbes; también en Fomento hacemos sudoku. Hay compromisos estatutarios —y usted sabe quiénes tienen estatuto, Cataluña y Andalucía—, compromisos sociales, hay variables de PIB, variables de renta per cápita, y con todo ese conjunto se intenta que no quede ninguna negativa, que se haga un buen reparto. Vamos a decir lo del sudoku, porque lo del encaje no me gusta mucho. Es así de complicado. Con el conjunto de variables, de los compromisos, de sus enmiendas parlamentarias, se nutre, se va formando, y se va rellenando ese sudoku, se van recomponiendo esas piezas: Cataluña no puede tener menos de no sé qué y Andalucía no puede tener menos de no sé cuánto —estoy hablando de estatutos puros y duros—, y así sucesivamente; el AVE tiene que llegar a Galicia, con lo cual habrá que meter dineritos para Galicia. A Valencia tiene que llegar, luego hay que meter dinero en Valencia, pero antes de Valencia pasa por Cuenca, y Cuenca de repente tiene no sé qué necesidad. Así se hacen los criterios. Es muy complicado. Se le dan mil vueltas para encajarlo. Así se hace la distribución territorial, que en principio creo que es equitativa, fomenta la cohesión social, y tiene en cuenta los compromisos estatutarios y políticos adquiridos. Esta es la distribución territorial, y todos los años se repite el sudoku.

Le hablaba solo de ADIF pero usted ha mencionado a AENA, con el 105, pero no se olvide de ADIF, con el 102. También hay algunas con el 95, como Iseit, que es una sociedad muy nueva, con poco rodaje, a la que le tenemos que reconocer un 50. Todo esto forma Fomento. Vuelvo a contestar a su señoría. ¿Cómo se reducen 800 millones de AENA y de Puertos? A pesar de la caída de AENA, que no puede crecer siempre, hasta el infinito,

porque el gran esfuerzo en aeropuertos ya lo ha hecho, a pesar de Puertos, inversiones que no vienen determinadas por la política del Ministerio de Fomento, sino por determinadas por las autoridades portuarias —que no pasa nada, porque cada uno tiene su dinámica—, el grupo Fomento, con el esfuerzo de ADIF, de Renfe, de FEVE, de AENA, de Sasemat de Saseisa —no me quiero olvidar de nadie—, de todo el mundo, de todas las empresas, a pesar de las caídas, tiene un 7 por ciento más de inversión. Se trata de poner todos los recursos del grupo Fomento en esa inversión. Tiene usted razón, hay elementos del conjunto que crecen ahora, otros crecen luego, y así sucesivamente, pero lo que estamos valorando aquí es el grupo Fomento, que sube un 7,5 por ciento, y lleva cinco años consecutivos con crecimiento de sus inversiones por encima del objetivo del 6 por ciento del PEIT que se fijó en 2005. Esto es lo que hay; es la realidad. Este año, a pesar de nuestra horrible sección 17, de nuestro horrible capítulo 8, a pesar de todo eso, crecemos un 7,5: 19.271 millones de euros. Eso sale —además es que está cuadrado— de las operaciones de capital del grupo consolidado.

En cuanto al uno por ciento cultural contestaré, si me permite, muy brevemente. Voy a hablar de memoria y si quiere puedo mandar los datos después más detallados. Cuando llegamos en abril de 2004 había habido una comisión para hablar del uno por ciento, con 13 millones de euros. Previsiones de 2008, 58 millones. Entre 2004 y 2008 hemos hecho 204; si divide 204 entre cuatro, le salen más de 50 millones al año. Ese es el impulso que le dimos. Acabamos con todo aquello que estaba en el limbo, porque limbo era firmar convenios y no poner dinero para pagarlos; una obra que iba a durar cinco años recibía 100.00 euros ese año y el año que viene se los daban al ayuntamiento de al lado; movían los mismos 100.00 euros de un lado para otro. Nosotros hacemos convenios plurianuales, y si una obra vale un millón y va a durar cuatro años, tiene 250.000 cada año. Usted sabe muy bien que funcionan así los convenios del uno por ciento cultural; lo saben todos. Eso es lo que hemos hecho con el convenio del uno por ciento cultural. Hemos resuelto esto con convenios plurianuales y con una ayuda importante de ustedes, que en el año 2005 presentaron unas enmiendas en las que nos incrementaron 10 millones de euros para acabar con ese déficit que había de compromisos, de situaciones de alcaldes con obras iniciadas a quienes les habían cortado el grifo. Ahora, como también se hace mucha obra, el uno por ciento da de sí. ¿Hasta dónde llegamos? No lo sé, pero la nueva comisión se debe celebrar el mes que viene, y me imagino que debe haber 10, 15 ó 20 millones.

¿Proyectos? Depende. Hay comunidades insaciables, que siempre tienen proyectos que nunca se terminan, por ejemplo Cataluña; luego hay otras como Extremadura que no tiene ni uno, por más que decimos que nos envíen proyectos. Unos nos pasamos y otros no llegamos. La lista de Cataluña desde luego es interminable; con Cataluña no se terminan nunca las peticiones. Si hiciéramos

listas de espera, como los médicos, con Cataluña suspenderíamos, y mientras tanto estamos pidiendo pacientes a Extremadura, a Andalucía y a no sé cuántas comunidades más. Esto no es la primera vez que lo digo. El año pasado ya dije en mi comparecencia en el Senado que nos sobraba dinero, pero solo sigue pidiendo Cataluña. Hace muy bien, pero también por equidad, por equilibrio territorial, nos gustaría que pidieran otros. Las peticiones se resuelven según llegan.

Espero no haberme olvidado de nada, pero si lo he hecho espero que me lo digan.

El señor **PRESIDENTE**: Brevemente, la señora De Santa Ana tiene la palabra para formular alguna cuestión concreta, y con respuesta concreta también por parte de la señora subsecretaria.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Voy a ser efectivamente muy breve. Yo pensaba que quien me iba a contestar sería la señora Vivanco —como ha hecho muy amablemente—, no el señor De la Encina, al que le digo que no me invento absolutamente nada, que las dos cuestiones a las que he hecho referencia son contestaciones, vía parlamentaria, del Gobierno de la nación, y que muy amablemente en cualquier momento estaré encantada de hacerle llegar. Sin más, agradezco su benevolencia, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Toca el final de la comparecencia de la señora subsecretaria. Muchas gracias por su intervención y por sus informaciones.

— **DEL SEÑOR DIRECTOR DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA (MARÍN SAN ANDRÉS). A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (número de expediente 212/000127), SOCIALISTA (número de expediente 212/000194), CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) (número de expediente 212/000139) Y POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/000256.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, continuamos con el orden del día. Damos paso a la cuarta comparecencia, del director general de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA, don Javier Marín, que está ya en la Mesa. Atendiendo a lo establecido en la reunión de Mesa y Portavoces, el compareciente no realizará intervención inicial de carácter general, y pasamos directamente al turno de los grupos, de tal manera que el compareciente responderá a todas las preguntas que se le formulen. Como es conocido el método, no dilatamos más el tiempo. Son casi las 21 horas y deberíamos ir acelerando todo este trámite. Tiene la palabra, en primer lugar, el portavoz del Grupo Mixto señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: En primer lugar, doy la bienvenida a don Javier Marín, y voy a procurar ser muy fiel a la petición formulada por el presidente de concreción y brevedad, tanta concreción y brevedad que me he abstenido de hacer intervenciones y formular preguntas a los anteriores comparecientes, y en este caso simplemente ateniéndome al carácter informativo que tienen estas comparecencias, y por lo tanto también a la función que tienen las preguntas de recabar información, voy a intentar obviar cualquier tipo de valoración y voy a ser enormemente concreto y directo.

Quiero que don Javier Marín nos explique, a ser posible con el máximo detalle, qué previsiones maneja AENA con respecto a las inversiones en los aeropuertos gallegos. Le explico por qué. Con el proyecto de presupuestos en la mano, es evidente que este proyecto conlleva un retraso en el calendario de actuaciones inicialmente previstas con respecto a los tres aeropuertos gallegos, el aeropuerto de Lavacolla, en Santiago de Compostela, de Alvedro en A Coruña y de Peinador en Vigo. En particular, en el caso del aeropuerto de Santiago de Compostela, existía una demanda social y política generalizada en la ciudad de Santiago de Compostela para que la nueva terminal del aeropuerto estuviese finalizada en el año 2010, por lo tanto para que estuviese operativa coincidiendo con la celebración del Xacobeo, que como usted sabe va a tener lugar ese año y que, al margen de su dimensión religiosa, tiene una dimensión social y cultural que a nadie se le escapa que provoca una extraordinaria afluencia de visitantes a Galicia, y a la ciudad de Santiago en particular. En el proyecto de presupuestos para el año 2008 había una previsión de inversión para las obras de la nueva terminal de 76 millones de euros para este ejercicio de 2009, sin embargo tan solo se consignan 6.400.000 euros para las obras de la nueva terminal. Las principales inversiones se derivan a futuros ejercicios, y se contempla ahora un horizonte de finalización del año 2012. Por lo tanto, le pediría una explicación detallada al respecto y cuáles son las previsiones de AENA en cuanto al acometimiento de estas obras.

Ya siendo muy sucinto por lo que respecta al aeropuerto de Alvedro, en A Coruña, y al aeropuerto de Peinador, en Vigo, las partidas consignadas en este proyecto de presupuesto, prácticamente en su totalidad son absorbidas por obras para la realización de aparcamientos o para la expropiación de terrenos de ampliación de los aparcamientos de vehículos existentes. La cantidad que se consigna en el caso de A Coruña para la ampliación de la plataforma sur es nula, no existe, y en el caso de Vigo las cantidades para la ampliación de la terminal y la ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves no pasan de ser meramente simbólicas. Por lo tanto, queremos interrogarle «en el mejor sentido de la palabra» sobre las razones de estas consignaciones presupuestarias, y cuáles son las previsiones de su organismo con respecto a las inversiones previstas en los tres aeropuertos gallegos para ampliarlos y modernizarlos. Abogamos por un sistema aeroportuario policéntrico, donde el aeropuerto de Madrid no absorba gran

parte de las inversiones, por un sistema aeroportuario que permita también un sistema de conexiones aéreas policéntrico, y para eso es básico adecuar los aeropuertos existentes al extraordinario crecimiento del tráfico de pasajeros y a escenarios futuros.

El señor **PRESIDENTE**: Continuando con el turno de grupos, tiene la palabra por el Grupo Catalán (Convergència i Unió) el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: En primer lugar, doy la bienvenida al director general de AENA, para el que además, no como muchos de sus compañeros o compañeras que ya son veteranos en la comparecencia, es el primer año desde que asumió el cargo. Yo le deseo mucho éxito en este cargo, y también que sea usted el director general del gran cambio que algunos deseamos en AENA, para bien, no para mal. Le voy a entregar por escrito, como he hecho antes, toda una serie de preguntas porque es lo mejor, pero le voy a hacer un resumen de lo que pretendemos con estas preguntas.

El año pasado el Congreso de los Diputados —el Gobierno, de hecho— aprobó una petición al Ministerio de Fomento para que las cuentas de AENA estuvieran referidas, dentro de una contabilidad analítica, a los centros de coste, que en definitiva serían cada uno de los aeropuertos, y parece que esto aún no está disponible. A nosotros nos parece de una suma gravedad, nos parece incluso muy raro que una empresa, de la cual tenemos un buen concepto —es una buena empresa, coherente—, no disponga de esta contabilidad analítica, no sepa lo que le cuesta el aeropuerto de Madrid o el de Barcelona o el que sea, no sepa si un aeropuerto está en ganancia o en pérdida. Es un tema de una gran gravedad. Sería mucho más grave, rayando en la prevaricación, que se conociera esto y que no se diera esta información a los ciudadanos, pero se nos ha dicho reiteradamente que no se conocía, y se nos dijo el año pasado que —y se hizo una resolución al efecto— a lo largo del año 2008 se tendría esta contabilidad realizada. Nuestras preguntas tienen un objetivo tan simple como este. Más allá del tema concreto de la pregunta, quisiera hacer esta reflexión al director general de una empresa tan importante, de la cual dependen las posibilidades de movilidad y de seguridad de tantos miles de ciudadanos, para que diera una explicación creíble de por qué no se dispone de esta contabilidad. Si es que se dispusiera de ella, por qué se ha estado ocultando durante algunos años, porque anteriormente sí se conocía y en años anteriores siempre se ha facilitado. Hasta un determinado ejercicio se conocía, y a partir de un momento se dejó de conocer —no se sabe por qué—, lo que a nosotros se nos antoja de una gran gravedad.

Las dieciocho preguntas que formulamos se las vamos a entregar por escrito. Lógicamente, tampoco le pedimos una respuesta concreta a este tema. Preferiríamos que nuestra propuesta fuera para la reflexión, entre otras cosas para el cumplimiento de los mandatos del Parlamento, que a los que somos demócratas convencidos nos parece que

hay que cumplir. A pesar de que el señor Marín lleva muchos años en AENA y, por tanto, la conoce perfectamente, pero como accedió a su responsabilidad hace pocos meses, yo creo que para una persona de su talante estaría muy bien que fuera también el talante de la transparencia, en definitiva de la excelencia, porque hoy día no hay excelencia empresarial sin transparencia.

Le deseo sinceramente muchos éxitos en el cometido complejo, pero apasionante, que tiene usted por delante.

El señor **PRESIDENTE**: Turno ahora para el Grupo Parlamentario Popular. Para ello tiene la palabra su portavoz la señora De Santa Ana.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Señor Marín, sea usted bienvenido a esta Comisión de Fomento, y al igual que mi compañero de CiU desde el Grupo Popular le deseamos los mejores éxitos. Hay un tema que en estos momentos nos preocupa. Dado que se marchó el señor Arzuaga, nosotros también entendemos que usted viene en calidad de presidente en funciones. En estos momentos, una empresa tan importante como AENA no tiene un presidente, y en ese sentido nos gustaría conocer si las valoraciones que hoy usted nos va a exponer se van a mantener en el tiempo, o si se puede producir algún cambio de criterio cuando esa vacante quede cubierta.

Se ha puesto de manifiesto esta tarde a lo largo de todas las comparecencias que han antecedido a la suya que la inversión en AENA para este año cae estrepitosamente. Nos situamos de nuevo en los niveles del año 2006. Esa caída, haciendo la comparativa de 2009 a 2008, es del 31,36 por ciento; pero es que además, cuando hacemos un desglose de la inversión por comunidades autónomas, hay muchos datos que son llamativos. En el caso de Andalucía la caída es del 30,77 por ciento, en el caso de Aragón, ya en el presupuesto de 2008 frente al de 2007, hubo una caída muy importante del 73,87 por ciento, en este año respecto de 2008 es del 36,6 por ciento, en Asturias el 35,77, en Cantabria el 2,6, en Castilla-La Mancha el 59,97, en Cataluña el 61,6, en Galicia el 64,37. Yo no quiero aburrirle con todos estos datos, pero realmente la caída por comunidades autónomas en muchos casos es espectacular. Ante estos datos, a mi grupo parlamentario le gustaría conocer cuáles son los objetivos reales que persigue AENA, y también nos preocupa enormemente el nivel de endeudamiento que está alcanzando esta empresa.

Permítame que le cite las cifras oficiales dadas por el Banco de España para las cuentas del año 2007. La deuda de AENA en ese año alcanza los 7.932 millones de euros, con un incremento respecto del año anterior del 23,4 por ciento. El señor secretario general de Transportes nos ha dado la cifra de 9.000 millones de euros. Yo no sé si esa cifra hace referencia a una previsión de las cuentas del año 2008. También nos gustaría aclararlo, porque es un dato ligeramente superior al que nosotros tenemos vía

Banco de España. En estos momentos —y vuelvo a citar la misma fuente, el Banco de España— AENA tiene el 43,8 por ciento de la deuda de las empresas públicas estatales en el año 2007. Señor Marín, nos gustaría conocer qué horizonte tiene AENA en la previsión de inversiones respecto a la financiación, y si cree usted que es asumible este nivel de endeudamiento.

Respecto al estado de las infraestructuras, aunque también ha salido en comparecencias anteriores, a nosotros nos gustaría tener de primera mano una valoración de cómo se encuentran los planes directores, qué grado de ejecución alcanzan en estos momentos, y permítame formularle una cuestión puntual. El secretario general de Transportes nos ha contestado en su comparecencia que es posible la obtención de la declaración de interés general para el aeropuerto de Huelva. ¿Está AENA dispuesta a incluir el aeropuerto de Huelva en sus planes de desarrollo a corto plazo? Estas son todas las preguntas, y de antemano le damos las gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la señora Puig Gasol.

La señora **PUIG GASOL**: En primer lugar, quiero saludar en nombre del Grupo Parlamentario Socialista al director general de AENA, y darle la bienvenida a esta su Comisión. Siendo su primera vez, también le deseo toda clase de éxitos en su nueva misión. Desde el Grupo Parlamentario Socialista nos sentimos muy satisfechos por estos presupuestos, y ahora explicaré por qué: porque vemos con satisfacción que en tiempos de austeridad, y estando, como estamos, ajustando absolutamente todos los presupuestos, AENA no ha perdido su capacidad de inversión. Después de la intervención de la portavoz del Grupo Popular parece contradictorio, porque ella ha dicho que hay menos inversión. Es cierto que hay menos inversión, incluso en Cataluña, en Andalucía, pero es que las grandes obras de Málaga y Barcelona ya están casi terminadas. Estos presupuestos, por lo que vemos, permiten cumplir con la misión de llevar a cabo absolutamente las previsiones de los nuevos aeropuertos y las instalaciones que AENA está construyendo.

En el momento actual la escalada del precio del crudo, la ralentización de la demanda de los servicios —de la que también podríamos hablar—, el aumento de la competencia introducida en el mercado por las aerolíneas de bajo coste, y en definitiva la adversa situación económica internacional están provocando que todos los que de una forma u otra intervienen en el sector del transporte aéreo se estén enfrentando a serias dificultades. Por eso quisiera que me respondiera a varias cuestiones en relación con el presupuesto que hoy nos presenta, y que sin duda tendrá mucha repercusión para todos los ciudadanos, pero muy especialmente para los usuarios del transporte aéreo.

Quería preguntarle qué objetivos se plantea AENA para el año 2009 y cómo se reflejan estos objetivos en sus presupuestos. ¿Han tenido en cuenta estos presu-

puestos las dificultades a las que se enfrenta el sector del transporte aéreo en general y las compañías aéreas en particular? También nos gustaría saber si los presupuestos para 2009 cumplen con el compromiso de las inversiones de futuro de AENA, tan importantes a nivel estratégico para la economía de nuestro país, pues somos un país, como sabe, turístico y que usamos mucho el transporte aéreo. En esta situación en que es necesario que todos nos apretemos el cinturón, ¿realiza AENA las inversiones necesarias para garantizar la seguridad de las infraestructuras? Me gustaría que nos dijera en qué partida presupuestaria se garantiza la seguridad de las infraestructuras.

Por último, hemos visto en los presupuestos que para el aeropuerto de Reus, del que se está redactando el proyecto, no hay una plurianualidad. Solo hay una partida para 2009. Queremos saber si esto es así o es realmente un error, porque por lo que sabemos la redacción del proyecto está casi terminada, y están en marcha la tramitación de impacto medioambiental y el proceso de licitación pública. Queremos saber si hay algún problema.

Para terminar, quiero aprovechar que tengo la palabra para contestar al señor Ayala. He estado poco en esta Comisión, porque estaba participando a la vez en otra, pero en el poco rato que he estado he podido escuchar al señor Ayala decir que teníamos las tasas de navegación aérea más caras de Europa. He de decirle, señor Ayala, que por desgracia ustedes aumentaron las de navegación aérea desde 2000 a 2004 un 60 por ciento. Fue entonces cuando fuimos las más caras de Europa. Señor Ayala, no haga estas para mí demagogias y más en esos tiempos cuando estamos todos estructurando y mirando nuestros presupuestos muy fijamente. **(El señor Ayala Sánchez: Estoy por irme, a ver si hacen más caso a los compañeros que a los diputados.)** He dicho que aprovechaba que tenía la palabra. Perdón, señor presidente, si me he excedido en su uso.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el compareciente para dar respuesta a las preguntas formuladas por los portavoces de los distintos grupos.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA** (Marín San Andrés): En primer lugar, quiero agradecerles las palabras de bienvenida en esta mi primera vez y sobre todo sus buenos deseos en cuanto a las actuaciones que en el tiempo que tenga que estar en esta función tenga que llevar a cabo. Voy a intentar contestar a todo lo que me han preguntado haciendo especial hincapié en los planes de inversiones y los datos que específicamente me han pedido, pero dando un repaso a todo el presupuesto de 2009. Antes, si me permiten, quiero dar una breve idea de algunos aspectos generales que condicionan de forma importante la actividad de AENA y que diferencian de forma sustancial los presupuestos de una

entidad que gestiona las infraestructuras aeroportuarias respecto a otras entidades que gestionan infraestructuras de otros modos de transporte. En este sentido, no tengo nada más que hacer referencia a la situación que la industria del transporte aéreo está atravesando en estos momentos, sin duda una situación económica muy difícil para todos los sectores, pero que se agrava de forma especial en la industria aérea. En este caso ha coincidido un ciclo económico tremendamente negativo con un precio alto del combustible. Si otros sectores económicos están tremendamente afectados en el caso de la industria a nivel internacional, la industria aérea se está viendo especialmente dañada. En el caso español se dan algunos factores más con respecto a los momentos difíciles que pasa la industria aérea, por un lado, una oferta de vuelos en el mercado doméstico bastante por encima en términos relativos a la existente en otros países europeos, sometida a una tremenda competencia y que en esta situación de ciclo negativo se está viendo especialmente afectada, y por otro, la competencia especialmente voraz que se ha producido en los últimos meses de otros modos de transporte y especialmente de los trenes de alta velocidad. Así pues, confluyen factores internacionales importantes que condicionan la actividad de la industria aérea con factores nacionales, lo que hace que verdaderamente sea un sector que en estos momentos lo está pasando mal. De hecho, en España lo estamos notando. El año pasado, por poner un ejemplo, el número de pasajeros que pasaron por los aeropuertos españoles fue del 9 por ciento. En los cuatro años anteriores, incluyendo el pasado, la media ha sido superior al 8, un 8,3 por ciento. Son unas cifras espectaculares. En cifras de enero a agosto de este año, estamos cercanos a un uno por ciento.

Sin embargo, las experiencias anteriores de crisis o de efectos negativos que afectan a la industria aérea nos dicen dos cosas en las que coincidimos todos los que estamos metidos en el sector aéreo, primero, que la industria aérea se recupera y lo hace más rápidamente que otros sectores después de sufrir algún tipo de incidencia, sea un ciclo económico negativo o sea un efecto de otro tipo como fue el 11-S, la crisis del SARS, etcétera. El segundo dato que nos da la experiencia es que España crece muy por encima de Europa y del mundo en el transporte aéreo. Desde el año 1980 el número de pasajeros que han pasado por aeropuertos de todo el mundo se ha multiplicado por 3 y en el caso de España por 4,5. Los últimos quince años el número de pasajeros que han pasado por los aeropuertos españoles han sido en media anual más del 6 por ciento, es decir del orden de 2 ó 3 puntos por encima del PIB datos que demuestran la importancia de la industria aérea, la capacidad de recuperación y sobre todo la importancia que tiene en España. Aunque he dicho que está afectando tremendamente en el número de pasajeros, hay algún dato positivo que me gustaría resaltar y que de alguna forma da cierta idea de la competitividad de nuestro país en el conjunto del sector. A pesar de estar creciendo el número de pasa-

jeros solamente un uno por ciento hasta agosto, el número de pasajeros internacionales está creciendo un 4 por ciento y el transporte internacional de carga por vía aérea crece el 9,2 por ciento.

En este contexto nuestros presupuestos nos hacen partir de un año 2008 pensando en que va a ser prácticamente igual que el año pasado en cuanto al número de pasajeros con los datos que tenemos en este momento, es decir que manejaremos alrededor de 210 millones de pasajeros en los aeropuertos españoles, y posteriormente tenderá a recuperarse alcanzando cifras al final del periodo de estos presupuestos, el año 2012, del orden del 5 por ciento. Con esas premisas hacemos los presupuestos. Los compromisos de AENA están orientados a lograr estos crecimientos en la medida en que nosotros podemos hacerlo con la creación y la gestión de estas infraestructuras en un sector que no solamente es muy importante para los usuarios sino para mucha gente, trabajadores, empresas, etcétera. Por dar algún dato que muchos de ustedes ya conocerán, en los aeropuertos españoles, además de AENA, trabajan 6.200 empresas, y 430.000 personas dependen de forma directa o indirecta del sector aéreo en los aeropuertos españoles, por no hablar de la importancia de los aeropuertos en el turismo, como se ha comentado, que representa cerca del 11 por ciento de nuestro PIB. En el turismo tres de cada cuatro turistas usan los aeropuertos españoles; en este sector tan importante para la economía española tres de cada cuatro turistas utilizan los aeropuertos para visitar nuestro país.

En este contexto en AENA nos hemos marcado unos objetivos para este año 2009 y para los años siguientes que recogen estos presupuestos que, por un lado, compatibilicen la situación de corto plazo de una industria aérea tremendamente penalizada por todos estos condicionantes, pero a la vez que se asegure la salud futura para esa recuperación que nosotros pensamos que se producirá en un término razonable y en cualquier caso antes que en otros sectores de la economía. Por un lado tenemos que compaginar la contribución de AENA poniendo nuestro granito de arena al esfuerzo que está haciendo todo el sector aéreo y por otro tenemos la responsabilidad de no hipotecar el futuro con medidas que solo tengan en cuenta el corto plazo, sobre todo cuando se gestionan infraestructuras cuyos ciclos de gestión y desarrollo son muy largos por todos los trámites, proyectos de ejecución, de impactos ambientales, etcétera, con lo cual se da un doble objetivo este año, que ha cambiado sustancialmente porque los crecimientos en España durante los últimos años han sido muy altos y este año nos encontramos con la necesidad de compaginar ambos objetivos, un objetivo a corto y un objetivo a largo.

Todas nuestras actuaciones en este año y en los años posteriores, a través de los planes de actuación buscan conseguir una serie de objetivos que de alguna forma se han esbozado por parte del secretario general de Transportes y que yo quiero al menos, intentando ser breve, relatar, que son los objetivos que en el fondo busca cum-

plir un gestor de infraestructuras como es AENA. En primer lugar, adaptar la capacidad de nuestras infraestructuras. España ha hecho los deberes muy bien en los años anteriores. A lo largo de la historia España ha tenido algo que quizá no se aprecia por haberlo tenido y es que ha tenido capacidad aeroportuaria. En estos momentos la Unión Europea está preocupada por la capacidad aeroportuaria. Habla de que en el año 2020, si no se toman acciones inmediatas, habrá una congestión en muchos aeropuertos. Todos podemos ver como aeropuertos muy importantes que no voy a mencionar hoy tienen problemas de capacidad y no pueden crecer. España tiene una red con capacidad suficiente porque a lo largo de la historia le ha dado prioridad a crear capacidad. Si no hay capacidad, no pueden venir los aviones, no pueden venir los turistas, no se pueden hacer negocios en nuestras ciudades. Este es el primer objetivo. Tenemos capacidad en los aeropuertos españoles pero queremos seguir estando por delante de la demanda en la generación de capacidad. Sin duda queremos tener la máxima operatividad. No solamente se consigue capacidad invirtiendo en nuevas infraestructuras sino utilizándolas de la mejor forma posible. Por ello, instalamos sistemas de navegación aérea modernos que permiten no solamente operar en los aeropuertos con condiciones meteorológicas adversas sino también obtener la máxima capacidad con una pista o con una determinada configuración de vuelo. La calidad de servicio es uno de nuestros objetivos fundamentales en los dos aspectos relacionados con nuestros dos usuarios, las compañías aéreas, hoy en día muy importante porque cualquier mejora en el servicio que se presta a las compañías aéreas redundará en una mayor eficiencia en su operación y, por tanto, en una reducción en su cuenta de resultados de los costes tan necesaria en estos momentos, y la otra componente en cuanto a los pasajeros ofreciendo más y mejores servicios a los pasajeros que usan los aeropuertos.

Quiero resaltar en este momento la importancia que tiene que el año 2009 sea el primer año que en los aeropuertos españoles van a estar durante el año completo el servicio de atención a personas con movilidad reducida. Es un avance social muy importante, es fruto de una regulación de la Unión Europea que se ha empezado el 28 de julio de este año —quizá a causa del verano ha pasado un poco desapercibido— y esto significa que a partir del 28 de julio —y ya el año que viene estará durante todo año operativo— los servicios a personas de movilidad reducida, es decir la atención desde que llegan a unos puntos de encuentro en los aparcamientos hasta que se les sube al avión, y lo mismo cuando llegan desde el avión, son asumidos por parte del gestor aeroportuario. De esta manera se consigue que en todos los aeropuertos españoles —al ser la norma europea, va a ser similar en todos los aeropuertos europeos— va a haber el mismo nivel de atención a PMR y no podrá ser discriminatorio en ningún caso por ninguna compañía aérea, puesto que esa responsabilidad ha pasado al gestor aeroportuario y, por tanto, no puede ser voluntario el servicio a los PMR

por una compañía u otra y desde luego el estándar está establecido para toda Europa en el mismo nivel en todos los aeropuertos.

Por supuesto se contempla la atención a la gestión medioambiental de tal forma que sean sostenibles todos estos crecimientos tan necesarios para la sociedad de transporte aéreo y, cómo no, objetivos de eficiencia económica en momentos como en el que estamos, de tal forma que aquellos que pagan las infraestructuras se lo puedan seguir permitiendo. Decía al principio de mi intervención que a diferencia de otras infraestructuras, las aeroportuarias y las de navegación aérea aparecen en los Presupuestos Generales del Estado pero todos los gastos de explotación, todas las inversiones son a través de los usuarios, es decir AENA no recibe ningún tipo de presupuesto del Estado para sus ingresos, para sus inversiones.

El señor **PRESIDENTE**: Debe ir concluyendo.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA** (Marín San Andrés): Es muy importante la eficiencia económica.

Dejaba para el final el objetivo de la seguridad, no por ser el último sino al revés, por ser el más importante, y ser la base de todos los anteriores. Si en estos momentos se puede uno apretar el cinturón, desde luego no puede ser en seguridad, y así se recoge en estos presupuestos. La inversión en estos presupuestos es de 1.754 millones. Hay una reducción respecto al año pasado porque las inversiones en los aeropuertos se tienen que hacer cuando se necesitan. En las inversiones hay que ir por delante de la demanda. Como he dicho, España ha hecho muy bien sus deberes, tiene capacidad excedente, y gracias a eso ha podido conseguir que el aeropuerto de Barcelona —que ha crecido durante cuatro años— sea el primero de Europa, que el año pasado el aeropuerto de Barajas fuera el que más creciera en el mundo, etcétera. Esto significa que se han hecho las inversiones que había que hacer en su momento y ahora hay que hacer las que son necesarias, y ahora mismo son menos necesarias las inversiones porque tenemos Madrid acabado, Barcelona acabado, Málaga y Alicante en marcha, y por tanto ahora vamos a invertir en aquellos aeropuertos que ahora sea necesario.

Por áreas de actuación me gustaría resaltar la inversión en lo que es puramente seguridad. Sin duda hay otros capítulos de inversión que no están catalogados como seguridad pero también inciden. Si ampliamos una pista, es para la capacidad, pero sin duda también tendrá más seguridad. De forma directa son 162 millones lo que invertimos, a lo que hay que añadir otros 154 millones que tenemos en gastos de seguridad privada para el área de seguridad, no de seguridad operacional sino de seguridad física. En lo que son ampliaciones de capacidad en área de movimientos invertiremos 257 millones; 182 en

la mejora de los sistemas de navegación aérea; 422 en ampliaciones de áreas terminales; 332 en mantenimiento, unido a 80 en inversión directa en mantenimiento y conservación, y por último, otros 649 millones distribuidos en actuaciones medioambientales, expropiaciones, sistemas informáticos, etcétera. Por la falta de tiempo que tenemos me referiré concretamente a algunas comunidades respecto de las que se me ha solicitado alguna explicación.

Empezaré por la Comunidad de Cataluña por globalizar la inversión y hablaré concretamente de Reus. En Cataluña vamos a invertir en el año 2009 296 millones de euros. Todo el mundo sabe que estamos acabando la nueva terminal. Es la segunda fase de la ampliación del aeropuerto de Barcelona después de poner la pista en el año 2004, la nueva torre de control, el nuevo centro de control, y en este momento la nueva terminal es el proyecto europeo más importante que estamos teniendo y probablemente a nivel mundial uno de los grandes proyectos que se están llevando a cabo. Este es el gran proyecto que se pondrá en marcha en el primer semestre del año que viene y se engloba dentro de un plan de inversiones en los cuatro años, 2009-2012, de 1.500 millones. En el caso de Girona se están haciendo muchas inversiones en las diferentes áreas del aeropuerto: plataforma de aparcamiento, ampliación de terminal, etcétera; es un aeropuerto que crece a un ritmo vertiginoso y este año la inversión será de 25,6 millones, dentro de un plan de 65, y pretendemos llegar a una capacidad del orden de 9 millones de pasajeros. En cuanto al aeropuerto de Reus estamos haciendo una gran inversión. De hecho en el periodo 2009-2012 pretendemos invertir 116 millones y durante este año 16 millones. Efectivamente, como ha comentado la señora diputada, aunque aparece bien el monto total de la inversión en el aeropuerto de Reus en el proyecto de ley de presupuestos, aparece también la finalización de la terminal, que será en el año 2013, pero hay un desfase por un error técnico en las anualidades intermedias. Las actuaciones están lanzadas y creemos que la fecha de finalización y el monto total será el correspondiente al que aparece en el proyecto de presupuestos.

A continuación me voy a referir a Galicia, no vaya a ser que por la falta de tiempo el diputado, que lleva toda la tarde esperando que le hable de los aeropuertos gallegos, se quede sin la información. Los proyectos que hay para la Comunidad Autónoma de Galicia sin duda dan un cambio radical a los aeropuertos gallegos. Los aeropuertos gallegos llevaban muchísimos años sin que se invirtiera prácticamente nada; se hizo un plan integral de inversiones en los tres aeropuertos y los proyectos se están llevando a cabo. Para este año aparece una inversión de 50,7 millones de euros y para el periodo 2009-2012, una inversión de 353 millones de euros. Lo importante de todo esto es que todas las actuaciones están lanzadas. Son actuaciones complicadas, actuaciones que se estaban reivindicando en Galicia desde hacía muchísimos años y que tienen una complejidad técnica importante, con unas dificultades territoriales porque afectan al territorio

circundante al aeropuerto y que llevan una cierta complejidad en su tramitación. La terminal de Santiago, del cual me hablaba, la tenemos contratada. Sacamos la licitación en paralelo con la declaración de impacto ambiental para ganar tiempo, obtuvimos la declaración de impacto ambiental en mayo de 2008 y tenemos firmado el contrato para llevar a cabo la terminal de Santiago. En Vigo se está llevando a cabo el proyecto, está contratada ya una empresa de ingeniería —además la adjudicación del concurso público fue a un arquitecto gallego— y en este momento estamos discutiendo ya el prediseño de la terminal nueva de Vigo. Y en La Coruña se hizo el ILS, que era una reivindicación histórica del aeropuerto de La Coruña, con una obra de una complejidad tecnológica importantísima, ahora ha finalizado el plazo de alegaciones o consulta a las instituciones —se acabó este verano—, ya hemos acabado el proyecto de ampliación de la pista y pretendemos someterlo a información pública en las próximas semanas, dentro de la tramitación medioambiental. Por tanto, sin duda es un plan de inversiones enorme que lógicamente tiene unos procesos de tramitación que ya están en marcha y por tanto se irán ejecutando.

Voy a pasar datos del resto de inversiones de las comunidades para no entretenerme. Los datos están todos en el proyecto de presupuestos. En cualquier caso, pueden hacer sus preguntas.

Me gustaría ir directamente a dentro de los resultados económicos a la parte de la deuda. Sin duda AENA tiene una deuda importante. A finales del ejercicio 2008 la deuda ascenderá a 9.450 millones de euros y a finales del ejercicio 2009 se situará en torno a los 10.617 millones. La reducción de los niveles de crecimiento de tráfico ha supuesto tener que extender el incremento de la deuda en algún año más del previsto. Este año pensamos que vamos a acabar alrededor de cifras como las el año pasado, cuando hasta abril estábamos creciendo un 6 por ciento. El parón ha sido a partir de abril, y no solo el parón, los crecimientos negativos están haciendo que el 6 por ciento que llevábamos hasta abril se haya reducido y estemos prácticamente en el uno. Por eso pensamos que de aquí a final de año acabaremos más o menos como el año pasado. Pensamos que el nivel de endeudamiento que tiene AENA y que va a adquirir en este periodo es compatible con la capacidad de AENA de generar recursos. AENA tiene capacidad de generar recursos, gestiona los 47 aeropuertos, la actividad de transporte aéreo en España ha crecido el tipo medio desde la creación de AENA en el año 1991 al 6,1 por ciento, a pesar de los vaivenes que ha tenido. Creemos que AENA tiene capacidad de generar recursos en el medio plazo y que sobre todo permite asegurar estas inversiones porque sería una irresponsabilidad retrasar inversiones que son necesarias. Una cosa es no hacer inversiones que no se necesitan y otra pensarnos que con este parón a corto plazo debemos parar las inversiones.

Me decía la diputada que hay comunidades que bajan. Efectivamente, no se puede esperar ni que AENA en su

conjunto siga creciendo siempre, porque no podría dado que las compañías aéreas tampoco lo podrían pagar, y no tendría sentido que hiciéramos otra T-4 o que hiciéramos otra terminal en Barcelona. Tampoco puede ser que todos los años cada provincia, cada aeropuerto o cada comunidad crezca. ¿Por qué? Ha mencionado Aragón. Este año hemos puesto para la Expo un terminal nuevo. Huesca se puso en marcha el año pasado. Aragón lógicamente no puede tener ahora inversiones importantes hasta dentro de unos años. La inversión en Madrid también ha bajado muchísimo porque nos hemos gastado 6.000 millones en la ampliación de Barajas. Si tuviéramos que invertir siempre eso, no podríamos sacar el dinero. El nivel de endeudamiento es compatible con la capacidad de AENA. Por otro lado, hay que tener en cuenta que las grandes inversiones están hechas, con lo cual el ciclo de inversiones ahora viene hacia abajo. Este año hemos hecho 1.700 millones de inversión, hemos alcanzado el pico del orden de 2.000 millones, pero AENA no necesita para actualizar sus aeropuertos y para tener capacidad y seguridad un nivel de inversión de 2.000 millones de euros. Ahora viene un período donde las necesidades de inversión disminuirán, previsiblemente el tráfico aéreo volverá a crecer y las necesidades anuales de endeudamiento se verán reducidas en los próximos tres o cuatro años.

Concluyo diciendo que nos planteamos unos objetivos que creo que no hipotecan el futuro. Son inversiones más bajas que el año pasado pero porque no se necesitan más inversiones. No hay ninguna inversión que se haya retrasado y que ponga en cuestión la capacidad, la operatividad y la seguridad de ningún aeropuerto. Pero también nos apretamos el cinturón en aquellas cosas que podemos, en los gastos de explotación, a pesar de que los gastos tienen que crecer. Al año que viene ponemos la nueva terminal de Barcelona, ponemos la nueva terminal de Málaga, hay que contratar nuevas personas, entran en la cuenta de resultados las nuevas amortizaciones de todas estas inversiones, pero en todo aquello que no es imprescindible nos apretamos el cinturón al máximo porque entendemos que las compañías aéreas que tienen que pagar todo esto que estamos haciendo aquí, no están para pagar más que aquello que necesitan.

En este momento es importante resaltar la ventaja que da el modelo actual de AENA en el sentido de gestión de la red. En estos momentos donde hay compañías que todos vemos que dejan de volar, otras que aparecen, vemos flujos turísticos que se ven más afectados que otros, los flujos de turistas ingleses, los flujos de turistas alemanes, en definitiva, tener una red integrada de aeropuertos como la que hoy tenemos, con aeropuertos de diferentes tipos que reciben a diferentes tipos de turistas, que reciben a diferentes tipos de compañías, aminora los riesgos, te permite tener economías de escala y sinergias que te permiten en estos momentos reducir los costes y te permite sobre todo dar una imagen basada en datos reales de solidez frente a los mercados financieros. En estos momentos donde AENA necesita una importante

deuda para afrontar sus inversiones, se da esta atenuación de riesgos por gestionar todo un conjunto de red de aeropuertos españoles porque nadie duda que España en su conjunto va a seguir creciendo en su transporte aéreo. Los mercados financieros a nosotros nos tratan mucho mejor que si fuéramos aeropuertos individuales en estos momentos difíciles, donde vemos que un aeropuerto ha bajado y otro ha subido. A efectos de AENA la suma es en muchos casos neutra. En definitiva, con estos presupuestos vamos a seguir teniendo, como hemos tenido en España siempre, aeropuertos seguros, con capacidad para hacer frente a la demanda y capacidad excedente para que las compañías aéreas puedan venir aquí cuando tienen problemas, como están teniendo en otros aeropuertos europeos, que sean eficientes operativamente, que ofrezcan precios competitivos, modernos, sostenibles y capacidad de respuesta a las nuevas y cada más exigentes necesidades de los usuarios.

El señor **PRESIDENTE:** Antes de que abandone la Mesa, los grupos pueden formular alguna cuestión concreta. Por parte del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH:** Quiero dar la bienvenida a la Comisión de Fomento a don Javier Marín, máximo responsable de AENA, y hacerle una precisión sobre el aeropuerto de Reus. Usted ha admitido que hay un error en las cifras que han llegado a esta Cámara. El aeropuerto de Reus pasa en la ley vigente de 32 millones de euros a menos de la mitad, que son 16, para este ejercicio 2009. La preocupación es que no cuadran las cifras en lo que debe ser la inversión para la nueva terminal, que usted ha situado en el año 2013 y nos ha dado unas cifras de inversión de un total de 116 millones de euros en este periodo 2009-2012. Toda vez que hay este error, y usted lo constata y yo le agradezco que lo haga en la Comisión de Fomento, le preguntaría dónde está el error y qué cantidad debería haber para que se pueda enmendar y solucionar en el trámite presupuestario, no sea que se constate el error y después no se llegue a la solución técnica necesaria, que es la enmienda correspondiente. Le pediría que nos detallara específicamente cuáles son las inversiones y las pluri-anualidades para que esa nueva terminal del aeropuerto de Reus sea una realidad y ver qué cifra debería de haber en cada uno de los años para completarlo. Incluso, los distintos grupos parlamentarios de común acuerdo podríamos hacer esta corrección, que le agradeceríamos, porque ha causado cierta preocupación inicial ver el planteamiento de los presupuestos para el aeropuerto de Reus.

El señor **PRESIDENTE:** Para dar respuesta a la pregunta tiene la palabra el director general de AENA, señor Marín.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA** (Marín San Andrés): Efectivamente, el monto total es correcto, la inversión del año 2009 es correcta. En este momento está contratado el proyecto y se está redactando. El terminal, que es el proyecto más importante de todo el volumen de inversión, acabará aproximadamente en abril de 2009. Este proyecto se tendrá que someter a todo el procedimiento de declaración de impacto medioambiental que aproximadamente está ocupando ahora mismo entre diez u once meses. Es un proyecto de mucha importancia. Luego lo sacaremos a licitación, con lo que los tiempos de finalización en 2013 son los adecuados. Por lo tanto, está bien en el documento el monto total, la anualidad del primer año, la de los presupuestos que realmente comprometemos, y la fecha de finalización de 2013. Como estimación, teniendo en cuenta estos plazos que muchos de ellos, sobre todo el de declaración de impacto ambiental, no depende de nosotros, pensamos que entre el 2009 y el 2012, en lugar de 48,7 millones, que es lo que aparece, serán del orden de 115 millones de euros. Ahora mismo aquí no tengo cada una de esas cuatro anualidades, pero en el periodo 2009-2012, dejando 2013 fuera, que es el que no aparece totalmente en la información que ustedes tienen, sería, en lugar de 48,7 millones en Reus 116 millones. Siempre con el espíritu que tienen las anualidades posteriores al presupuesto de este año, que son orientativas y sobre todo en proyectos de infraestructuras que lo importante es lo que tienes el primer año, porque lógicamente eso o lo tienes muy comprometido o no puedes hacerlo. Lo que viene después depende de las dificultades que se encuentre, el proyecto se tiene que acabar en abril, como digo, y eso se va a pagar. Hay otras cosas que se hacen ese año, que ya están licitándose. El proyecto en función de las dificultades tardará más o menos tiempo, pero nosotros calculamos, sobre la base de nuestra experiencia, que en esos años 2009-2012 en Reus se invertirán del orden de 115 a 116 millones de euros.

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

Damos por concluida su comparecencia, le agradecemos toda su información. **(Pausa.)**

— **DEL PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO (NAVAS GUTIÉRREZ). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS SOCIALISTA (Número de expediente 212/000196), CATALÁN (CONVERGENCIA I UNIÓ) (Número de expediente 212/000141), POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/000258).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, continuamos la sesión. Damos la bienvenida al señor Navas, presidente del Ente Público Puertos del Estado. Tal y como se ha acordado en la Mesa y portavoces no cabe en este caso

una intervención de carácter general inicial, por tanto iniciamos el turno por los grupos para que formulen las preguntas que consideren oportunas, a las que dará respuesta el señor Navas luego en su turno. Tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) el señor Jané

El señor **JANÉ I GUASCH**: Quiero dar la bienvenida al señor Navas a esta Comisión de Fomento del Congreso, en un trámite excepcional como es presupuestos. Nuestro grupo, para facilitar las cosas, ha dado entrega al propio presidente de la Comisión del listado de preguntas y si no es hoy puede ser en los días sucesivos, pero antes de finalizar el plazo de enmiendas sí que requeriríamos una respuesta. Quería hacerle una pregunta adicional porque no sabemos si está reflejado en el presupuesto o no, toda vez que tenemos aquí al máximo responsable de Puertos del Estado. En un puerto del Estado, en este caso Tarragona, ha habido un problema con la gabarra *Savinosa*, que se hundió el pasado día 9 de septiembre. Ese hundimiento ha puesto de manifiesto que en pleno puerto hay gabarras monocasco. Por suerte, no estaba fuera del puerto, porque si no hubiera ocurrido un desastre mucho mayor, porque el gasoil que se hubiera vertido habría causado un grave perjuicio a todas las playas y a toda la costa de alrededor. Por suerte, ocurrió estando anclada. Nos gustaría saber si en el presupuesto existen mayores dotaciones para la inspección de las embarcaciones monocasco ya que, de acuerdo con la normativa europea, alguna de ellas aún está acabando su ciclo y todavía corre peligro, y así evitar lo que pasó en Tarragona, que de repente —aún está la investigación abierta— se hundió. Por tanto, nuestra pregunta se refiere a la inspección de las embarcaciones monocasco que aún puedan existir y que transportan gasoil, de qué manera lo contemplan los presupuestos y si tras ese incidente se ha abierto una reflexión dentro de Puertos del Estado para incrementar las dotaciones en ese ámbito.

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

El señor **CAMPOY SUÁREZ**: Señor presidente de Puertos del Estado, bienvenido de nuevo a esta Comisión en esta nueva legislatura aunque el compareciente y quien les habla ya llevamos algunos años hablando en estas fechas sobre los Presupuestos Generales del Estado en materia de puertos. Conviene empezar como siempre recordando que los Presupuestos Generales del Estado en materia de puertos para 2009 no son sino la suma de los veintiocho planes de empresa de las distintas autoridades portuarias.

En relación a los presupuestos quisiera partir de los Presupuestos Generales del Estado de 2008. Mi primera pregunta que quiero formularle es: ¿Por qué el nivel de ejecución no alcanza el cien por cien? Hay un 17 por ciento no ejecutado, a qué se debe. Asimismo en cuanto a los presupuestos de 2009 podemos ver por fin, cuando digo por fin no lo digo con satisfacción, es que el señor

Navas y yo venimos hablando desde hace muchos años de dónde estaba el pico de la famosa curva de Gauss, usted ya lo anticipó en años anteriores, pero parece que bajan los presupuestos y puede deducirse que bajan porque bajan las inversiones. Me gustaría escuchar exactamente cuál es el planteamiento, si es así, si bajan los presupuestos porque bajan las inversiones reales de la suma de los veintiocho planes de empresa. Bajan casi un 8 por ciento, un 7,56. Asimismo, también me gustaría conocer el origen de fondos, los ingresos. ¿Cuál es el desglose para los Presupuestos Generales del Estado de 2009? Parece que hasta ahora las ventas por operaciones más o menos contenidas eran al 50 por ciento de los ingresos y el otro 50 por ciento se lo repartían los fondos, las subvenciones de capital procedentes de los fondos de la Unión Europea y la financiación. Como bien sabemos, los fondos de la Unión Europea han descendido, me gustaría que me hablase de eso, qué porcentaje ocupan sobre el total de ingresos en origen de fondos, y ha sido sustituido con gran fuerza la enajenación de inmovilizado, sobre el que más adelante le hablaré un poquito. En definitiva, parece que bajan los ingresos y me gustaría que me diese el desglose. En cuanto a las ventas parece que aumenta por operaciones un 5 por ciento aproximadamente, corrija me si me equivoco. Mi primera pregunta en relación con las ventas es: ¿Van a bajar las tarifas? Bajada de la que usted es partidario y en reiteradas ocasiones lo ha afirmado en esta Cámara. En cuanto a la financiación aumenta un 30 por ciento. Es la manera de compensar que hay que hacer obras y que no tenemos fondos europeos y por tanto hay que endeudarse. Ahora bien, este endeudamiento origina y tiene como consecuencia un aumento en los gastos financieros. Por tanto, los gastos suben y usted es partidario de bajar los gastos. Le expongo esto para que usted mismo, dentro de su planteamiento, que es bien conocido por esta Comisión, me vaya despejando las dudas que se le están planteando dentro de Puertos del Estado porque aparentemente parece eso una contradicción. En cuanto al sustituto en origen de fondos de las subvenciones de capital a través de fondos de la Estados Unidos por enajenación de inmovilizado, ¿qué límite tiene eso, señor presidente de Puertos del Estado? ¿Hasta dónde vamos a llegar? ¿Hasta dónde se van a pagar las obras con la venta de inmovilizado? ¿Qué horizonte tiene eso o qué panorama de futuro puede conllevar? Al Grupo Popular le preocupa cuando menos y por eso nos gustaría saber qué opinión le merece al presidente de Puertos del Estado. Siguiendo un poco el modelo que tiene Puertos del Estado y personalizándolo en usted, en donde más o menos el mapa portuario sería un estudio de capacidades que nos lleva a un estudio de ocupaciones, que nos lleva a un estudio de necesidades de infraestructuras, financiación y ejecución de proyectos, aumentos de la capacidad, aumento de ocupación, aumento de los ingresos por venta de operaciones, caída inversora, que parece ser por las previsiones no solo de 2009 sino a partir de 2009 que va a caer, lo que falta aquí son dos cosas en su plan-

teamiento, no en el nuestro, en el suyo, que son la bajada de los gastos y la bajada de las tarifas ¿Eso es así? ¿En qué fase nos encontramos ahora mismo, puesto que es evidente, es un hecho real que la capacidad inversora de Puertos del Estado desciende? Por tanto, si tenemos más capacidades, por la finalización de esas obras y tenemos más ocupaciones como consecuencia debería tener más ingresos, por eso le pregunto dónde estamos realmente. En cuanto a los resultados, usted ha dicho textualmente que Puertos no es un negocio, si no es un negocio y Puertos del Estado está dando en estos momentos resultados positivos, ¿me quiere usted explicar qué sentido tiene? ¿Por qué no se aplican a minorar el endeudamiento con lo que se conseguiría bajar los gastos financieros y así cuadrar el círculo de su planteamiento, de su modelo portuario?

Para terminar, señor presidente, con su permiso, ¿cómo va a afectar, don Mariano, la crisis económica al sector portuario? No puedo terminar mi intervención sin preguntarle, con la visión de futuro que tiene usted y la experiencia, si es capaz de vaticinar qué va a pasar con el sector portuario, si además, como todo parece indicar, va a aumentar la financiación en la situación de crisis actual, que no solo va a aumentar los costes financieros, sino qué va a pasar con el tráfico, cómo va a afectar al tráfico de mercancías y al tráfico de pasajeros. ¿En el cómputo global, señor presidente de Puertos, ganamos competitividad en pasajeros y en mercancías? En el cómputo global, porque unos puertos descenderán en alguna de las dos y otros aumentarán, pero me refiero al cómputo global. ¿Estamos ganando competitividad? Es decir, el esfuerzo inversor que se ha convertido en capacidades, en ocupaciones y en posibilidades nuevas, ¿se va a traducir en un aumento de ingresos y en una mayor competitividad? Lo conecto con las autopistas del mar y todo eso de lo que ya hemos oído hablar aquí. Y, por último, ¿cuáles son sus previsiones con la crisis económica que estamos atravesando precisamente sobre los ingresos y operaciones, es decir, llevado a las consecuencias económicas? ¿Qué panorama tiene usted?

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos al Grupo Parlamentario Socialista. Para explicar su posición tiene la palabra su portavoz el señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA:** Bienvenido un año más, señor Navas, a la Comisión de Fomento. Quiero desearle mucha suerte en esta nueva legislatura en la que continúa presidiendo Puertos del Estado.

Como ya el señor Campoy ha sido muy riguroso y exhaustivo en sus preguntas y conocemos la profundidad de las respuestas que usted suele darles a todas las preguntas, para no ser redundante no voy a repetir muchas de ellas y voy a sintetizarlas en tres o cuatro. La primera se refiere al Fondo de Compensación Interportuario, un órgano colegiado constituido por las veintiocho autoridades portuarias, que usted preside: ¿cuáles son los criterios que ha aplicado Puertos del Estado en la distri-

bución de los Fondos de Compensación Interportuarios en este presupuesto de 2009? La segunda pregunta que le formulo es: ¿qué medidas de potenciación del transporte marítimo portuario se van a poner en marcha en el 2009? En tercer lugar, todos los proyectos son importantes para cada puerto, para cada Autoridad Portuaria, pero, ¿cuáles considera usted que son los más destacados para 2009 y cuáles son las inversiones que se programan para cada uno de ellos?

Para terminar, muy brevemente, permítame, porque no podía dejar pasar su comparecencia, aunque sea de carácter presupuestario, sin referirme a un tema que a todos los grupos parlamentarios nos preocupa y en el que la pasada legislatura hicimos un esfuerzo, sin éxito, pero hicimos el esfuerzo sin lugar a dudas, que es el de la reforma del marco normativo del régimen económico y financiero de la Ley de Puertos y Marina Mercante. La pasada legislatura se alcanzaron grandes avances, yo diría incluso que grandes acuerdos con el Partido Popular, pero por motivos que no vienen al caso al final no se pudo tramitar en vía parlamentaria la aprobación de ese proyecto de ley que aprobó el Consejo de Ministros en abril de 2006. No cabe duda, todos estábamos de acuerdo, de que es necesaria esa reforma para impulsar el régimen económico de los puertos. La ley de 2003 todos sabemos los problemas que ha dado, la dificultad que tiene, la inseguridad que crea, etcétera. Aprovechando su comparecencia parlamentaria, ¿podría usted decir qué previsiones tiene el Ministerio de Fomento respecto a ese nuevo marco legislativo, es decir, a una nueva Ley de Puertos?

El señor **PRESIDENTE**: Para dar respuesta a las distintas cuestiones formuladas por los grupos parlamentarios tiene la palabra el presidente de Puertos del Estado señor Navas.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Navas Gutiérrez): En primer lugar, quería manifestar que para mí es un gran honor tener la oportunidad de responder a las preguntas que ustedes me plantean.

Paso directamente a la pregunta del señor Janè. Contestaré con sumo gusto las preguntas que me ha dado por escrito en el plazo que me ha dicho. En relación con el tema de Tarragona, de la gabarra, tengo que decirle que la inspección de buques es competencia de Marina Mercante, no es competencia del sistema portuario. Lo que ha hecho la Autoridad Portuaria es poner el plan de emergencia interior, que es un documento consensuado con muchas instituciones, y creo que en el caso de Tarragona ha funcionado correctamente. Es un ensayo escala 1.1. que ha evidenciado que ese documento producto de laboratorio está suficientemente contrastado. La gabarra efectivamente era una gabarra privada para el bunkering de barco a flote, que es una práctica muy habitual, según la información que tengo, pero en todo caso estoy invadiendo ámbitos competenciales que no son míos. Tenía una autorización de uso que expiraba

dentro de ese año, una moratoria que conceden a los buques de esta naturaleza, y efectivamente la conclusión que sacamos como portuarios es que, una vez producido el accidente y una vez que las medidas preventivas no han funcionado, las medidas curativas a posteriori, ex post, han funcionado correctamente.

Paso a las preguntas del señor Campoy. La primera es si bajan las inversiones. Convendrá S.S. conmigo que cualquier proceso inversor en una infraestructura naval como son los puertos, donde lo que se pretende es crear capacidad para responder a unas inversiones en un plazo temporal determinado —hablábamos de veinte años— tiene efectivamente una parte ascendente, llega a un cénit y luego tiene una parte descendente. La pregunta es: ¿hemos llegado al cénit o no? Yo le voy a decir lo siguiente, que creo que hay que tener en cuenta: el año 2008 es un año excepcional, porque esa curva está condicionada por los dos marcos comunitarios de apoyo, que están financiando un porcentaje importante de inversión. El marco comunitario de apoyo 2000-2006, donde se aplica la regla n+2, es decir, que permite acabarlo en el 2008, luego concentración de apoyo en el 2008; sé que excepcionalmente la Unión Europea para casos suficientemente tasados incluso prorrogará el plazo al 2009 o posiblemente hasta 2010, pero es 2008 cuando reglamentariamente acaba el programa operativo, y luego simultáneamente aparece el programa operativo 2007-2013, que tiene anualidad del 2008. De forma que en el 2008 hay una concentración de fondos europeos muy importante, superior a la de 2009 que hace que sea excepcional la inversión de 2008. No obstante, he decirle que las cifras son muy parecidas, porque estamos justamente en la parte asintótica, y son muy parecidas porque ustedes saben que ha cambiado el Plan General Contable; nosotros no tenemos una contabilidad presupuestaria, tenemos una contabilidad como una empresa privada. El Plan General Contable se modificó a mediados de 2008 y predicaba que la contabilidad no se haría por devengos sino por pagos, y los pagos generalmente son menos que los devengos, porque el plazo de pagos consume 30, 60 ó 90 días, dependiendo de los casos. Entonces estamos comparando una cifra de 2008 calculada por devengos en relación a una cifra del presupuesto de 2009 calculada por pagos. Nosotros hemos hecho ese ejercicio intelectual y hemos llegado a la conclusión de que si hubiéramos hecho el presupuesto por devengos como si no estuviera en vigor el nuevo Plan General Contable, la cifra sería prácticamente parecida, sería un incremento de 60 millones de euros respecto a los 1.537 que aparecen en el presupuesto. Para mayor abundamiento, si hubiéramos incorporado los gastos financieros, porque nosotros siempre hablamos de que el sistema portuario es una particularidad, no solamente tiene inversiones materiales e inmateriales —ahora la metodología nueva: intangibles—, tiene gastos financieros, ahora hay una inversión muy importante de gasto financiero concentrada en Valencia de 121 millones de euros para este ejercicio para dar respuesta al problema de la sociedad VPI que igualaría la inversión. Dicho eso, tengo que

decirle que efectivamente estamos ya en la asintótica de crecimiento y que, como se ve en el programa plurianual, empieza a bajar, en la medida en que tenemos capacidad extra de los puertos para responder a los tráficos del año horizonte 2020, que es el que fijaba el PEIT.

Permítame que le conteste a las preguntas en otro orden para que la exposición sea al menos para mí más cómoda. En cuanto al tema de la crisis, como usted bien sabe, los ingresos se deducen del tráfico. En todos los planes de empresa, en los acuerdos nosotros hemos llegado a la siguiente conclusión. En aquellos puertos que son sensibles, porque manejan tráficos muy volátiles o están sometidos a turbulencias internacionales, hemos pedido y convenido con los puertos hacer un escenario pesimista, optimista y medio. El que figura en los presupuestos es medio, hasta el extremo que le diré, para su tranquilidad, que dejando al margen dos formas de presentación que no se pueden observar anualmente, porque tienen fluctuaciones hiperanuales, que son los graneles sólidos o los graneles líquidos y carbones —por ejemplo, hay gran stock de carbón cuando el precio sube, se importa cuando el precio baja, etcétera— centrándonos en la mercancía general si usted recuerda la previsión que hicimos para el año 2009 en los presupuestos de 2008 consideramos un millón de TEOS más que en la previsión actual. En mercancía general, la evolución de crecimientos reales en 2005 respecto a 2004, ha sido del 9,3 por ciento; del 2006 respecto al 2005, del 10,6 por ciento; del 2007 respecto al 2006, del 8,5 por ciento, y aquí, en un ejercicio de cautela compartido con todas las autoridades portuarias hemos puesto el 6,3 por ciento, repito, en una hipótesis media, cauta, a efectos de que este voluntarismo de tráfico nos lleve a resultados de explotación que no se acomoden con la realidad. Como le he dicho, en el tema de TEOS, el crecimiento ha tenido las siguientes cifras: 2005, 9,9; 2006, 8,8 por ciento; 2007, 9,6; presupuesto de 2009, 6,7 por ciento. Aquí hemos tenido en cuenta dos fenómenos, uno de ellos el de la crisis. Nosotros manejamos siempre un modelo de tipo gravitacional, y es que entre origen y destino los tráficos son directamente proporcionales a los incrementos o decrementos del PIB e inversamente proporcionales a la distancia. Hemos tenido en cuenta eso más otro fenómeno, que es una competencia absolutamente difícil de igualar en el norte de Marruecos, por lo que se refiere a los tráficos de trasbordo, que son muy sensibles al precio de la estiba. Esto se incorpora aquí. ¿Qué ingresos tenemos entonces? Nosotros, al fin y al cabo, somos un instrumento que tiene que movilizar mercancías y con ese modelo gravitacional hemos calculado esos tráficos.

En cuanto a las fuentes de financiación, tengo que decirle que hay una cosa en su exposición que no comparto. Los puertos no tienen beneficios. Los beneficios, los resultados de explotación constituyen un elemento para la inversión en obra de nuevo establecimiento. La fuente de financiación, las aplicaciones en los puertos se cubren fundamentalmente con cuatro elementos: en

primer lugar, los recursos generados por las operaciones, es decir, diferencia entre ingresos de explotación y gastos de explotación —dicho en la terminología del plan contable anterior—, que son los beneficios, no pagan impuestos; el endeudamiento —del que hablaré ahora—; las enajenaciones que, en realidad, salvo en algunos puertos muy concretos, constituyen una partida de financiación muy pequeña, y los fondos europeos. Le doy cifras. Los resultados de explotación en este presupuesto, como resultado de restar los ingresos de explotación y el gasto de explotación, son 359 millones de euros, a nivel consolidado. Los fondos europeos que vamos a recibir en el programa operativo 2007-2013 serán de 372 millones de euros. Ya tenemos esos dos elementos fijados, pero después tenemos un endeudamiento adicional respecto al que teníamos de 533 millones de euros. El diferencial hasta la inversión lo cubren los fondos de maniobra de los puertos, es decir, la diferencia entre orígenes y aplicaciones de ejercicios anteriores. Casi todos los puertos tienen fondo de maniobra positivo, es decir, que históricamente los orígenes superaban a las aplicaciones, y se han aplicado a este caso. Solamente en algún caso puntual se contemplan enajenaciones como elemento fundamental de financiación, por ejemplo, el caso de Alicante. El caso de Alicante es un ejemplo muy excepcional. Usted recordará una inversión privada muy interesante en manos de OHL que condicionó esa inversión a que el puerto hiciera las obras de abrigo. El puerto hace la obra de abrigo y yo, iniciativa privada, hago las obras de muelle. Ese pacto significó un esfuerzo inversor muy importante en la Autoridad Portuaria y desde el principio ya se observó que solamente podía absorberse con la enajenación de la cantera, que era una cantera histórica. Efectivamente, se estaba esperando a que el Plan general de ordenación urbana de la ciudad de Alicante concluyera, recalificara esos suelos y permitiera una enajenación, por lo cual en los presupuestos están previstos que sea unos 2.000 millones de pesetas, que son los que hacen falta para equilibrar las cuentas del puerto de Alicante, pero son situaciones muy tasadas. También le puedo poner el caso de A Coruña, pero no es una fuente normal. Como le decía, estas son las fuentes de financiación. Los puertos tienen, más que beneficios, resultados de flotación, que son los que aplican en el ejercicio siguiente para alimentar la bolsa de orígenes de nuevas inversiones.

Efectivamente, los ingresos están muy condicionados por el tráfico. Por eso es un producto inmediato de los tráficos. Los gastos sí han crecido, pero de forma que se mantiene un ratio importante, que es ingresos de explotación-plantilla media, porque casi todos los gastos de explotación van asociados a incremento de plantilla porque no han puesto un nuevo sombrero en los puertos y es el sombrero asociado al cumplimiento del código ISPS, de protección para actividades antiterroristas. Eso ha exigido inversión material, inversión inmateral o intangible —con la nueva terminología del Plan General Contable— e incorporación de nuevo personal. Como

resulta que el personal de policía portuaria que hay en los puertos se nos otorga por goteo, porque es consecuencia de la Cecir, lo que tenemos que hacer es contratar personal eventual porque el servicio hay que cubrirlo y el personal eventual no computa dentro de la oferta de empleo público que nos computa la Cecir, y así estamos funcionando. También usamos personal eventual en operaciones de gran complejidad, como en el apoyo a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado en la operación Paso del Estrecho que, como usted sabe, se está laminando en el tiempo y ya no debemos hablar de una sola operación Paso del Estrecho, sino de varias, en la medida en que hay una concentración de marroquíes no solamente en verano sino también en Navidades, en la fiesta del Ramadán, en la fiesta del Profeta, etcétera. De modo que esa es la evolución de ingresos y gastos.

El endeudamiento crece 535 millones. Es endeudamiento neto que se suma a los anteriores, de forma que el endeudamiento total que tenemos es de 2.121 millones de euros. Si lo pone usted en relación con cualquier ratio portuario, por ejemplo con el activo fijo afecto a la explotación, que es de 12.000 millones de euros, resulta que es un endeudamiento asumible. En todo caso, como ese endeudamiento lo tienen que dirigir todas y cada una de las autoridades portuarias que absorben endeudamiento, le puedo asegurar que el endeudamiento de la deuda mayor que existe, que son del puerto de Barcelona y del puerto de Valencia, en ninguno de los dos casos supera el 30 por ciento. Es decir, el 30 por ciento del *cash-flow* lo aplican para pagar principal e intereses y es un endeudamiento razonable. Incluso compensa a veces endeudarse antes de agotar el fondo de maniobra, sobre todo cuando los intereses de endeudamiento proceden de orígenes como el BEI, que hasta hace poco si era una obra que estuviera financiada por fondos de cohesión y fondos Feder, sabría usted que daba un interés menor que el bancario. La laminación del proceso de reducción de inversión viene condicionada, como le decía, por el programa operativo 2007-2013 y quiero que sepa una cifra importante. El sistema portuario ha distribuido en ese programa operativo en esos años un importe de 980 millones de euros, de los cuales en Galicia se destinan 118 millones de euros; en Asturias, 165; en Valencia, 105; en Murcia, 40; en Andalucía, 356; en Ceuta, 10,6; en Melilla, 9,7, y en las islas Canarias, 175 millones de euros.

Me pregunta usted si hay que bajar tarifas. A mi juicio, sí. Y creo compartir con su S.S. el criterio de que en la medida en que somos puertos públicos nuestra misión —lo he repetido mucho— no es endogámica, no somos un negocio. Somos un instrumento de política económica al servicio de nuestros importadores y exportadores, que deben encontrar que los puertos no son un limitador de nuestra competitividad. Por consiguiente, no estamos para ganar dinero sino para suministrar un servicio con la capacidad exigible, al mejor precio y de mayor calidad. En ese sentido creo que, una vez superado el esfuerzo inversor, deberíamos de bajar las tarifas. Ahora bien, la ley es una ley de tasas. Cambiar las tarifas nos obligaría

a cambiar la ley porque las cuantías, los hechos imponibles, los sujetos pasivos están establecidos por ley. Nosotros justamente —y enlace con la pregunta del diputado De la Encina— la idea que proponemos al Gobierno, que ya lo hizo en la legislatura anterior y que tuvo bastante aceptación, es el principio de equivalencia al coste, que es un principio que está en el frontispicio de la condición de una tasa junto con el trato igualitario y no discriminatorio; es decir, no bonificaciones comerciales de carácter discriminatorio. En eso está el principio de equivalencia al coste. Hasta ahora en España —y creo que es un caso único porque hemos hecho mucho buen máquetin en Europa— el principio de equivalencia al coste se aplicaba a un puerto virtual, que no existe, cuyo coste es la suma de los costes de las veintiocho autoridades portuarias dividido por veintiocho. Es decir, el tratamiento tarifario que tenemos en España por razones históricas era como si España fuera un solo puerto con veintiocho bocas, sin reconocer que cada uno tiene personalidad jurídica distinta, presupuesto distinto y estrategias comerciales distintas, sin perjuicio de la labor de complementariedad que tiene que aunar a todos ellos en la medida en que servimos a un mercado único que se llama España. El principio de equivalencia al coste nosotros pretendemos que se aplique puerto a puerto, dándole a cada puerto la oportunidad de que a través de los planes de empresa proponga, dentro de unos ciertos criterios, unas cuantías a partir de las cuales se deduzcan las tasas. Ese es el momento en que cada puerto tendrá que hacer aflorar el esfuerzo de reducción de gastos y el esfuerzo de racionalización de la inversión de forma que no haya sobrecapacidad. El problema histórico que teníamos hasta ahora en España es que cualquier ejercicio en ese sentido de una autoridad portuaria se diluía en el conjunto, de suerte que no había una motivación para tener esas veintiocho voluntades y no de una en una. El puerto equis que ahorre porque reduzca sus gastos y que invierta lo ajustado en sobrecapacidades tiene una ventaja y es que es capaz de presentar tarifas más baratas y, aunque la demanda del tráfico marítimo es bastante rígida, tiene el nivel de flexibilidad suficiente para que disfrute de esa bondad tarifaria, entendiéndolo que efectivamente estamos hablando de un nicho muy reducido que es el de la provisión de infraestructuras. Hay que entender otros nichos importantes como son los servicios prestados por empresas privadas, en los cuales hace falta un pacto de competitividad para que ese esfuerzo de la Autoridad Portuaria, dirigido y liderado por la Autoridad Portuaria, también alcance a ese tejido de empresarios que prestan servicios portuarios.

En cuanto a la autopista del mar, si me permite, quería hacer una observación. Acerca de la autopista del mar comentaba el señor Ayala sobre los franceses. La autopista francesa no es incompatible con una autopista hacia el Mediterráneo y esa es la estrategia que tiene Puertos del Estado. Lo que es cierto es que tenemos un volumen de tráfico importante con Francia que hace referencia a

los coches que se fabrican en España y a los componentes que se fabrican en Francia y vienen para España. Si hay que fidelizar ese flujo hay que ofrecerle alternativas marítimas suficientes. Creo que la gran aportación que ha hecho el Ministerio de Fomento a la política de la Unión Europea en materia de autopistas del mar son simplemente dos cosas. Primero, la decisión de los puertos de origen y destino no puede ser una decisión que provenga de las administraciones. Es una decisión imbricada en la filosofía de negocio y tiene que venir por el sector privado, y la prueba del nueve de que a pesar de la crisis esto es algo atractivo es que ha habido dos compañías que han sido preseleccionadas, una liderada por Transmediterránea, que pretende una línea que vaya de Vigo a Nasser y de Vigo a L'Abra, y otra, que es un conglomerado de empresas francesas e italianas, Grimaldi, Dreyfus y una francolibanesa que se llama CMA CGM, que pretende Gijón-Nasser.

(Continúa el señor presidente del Ente Público Puertos del Estado.)

No descarto que, una vez que corra el tema, seamos capaces de plantear una estrategia. En concreto, con el norte hay un tráfico que es muy atractivo para España y es el tráfico de madera del Báltico, que está usando los puertos ingleses, el puerto de Felixstowe como distribuidor del tráfico de los distintos puertos españoles. Una de las estrategias que tenemos que plantear, a mi juicio, es —iba a decir la palabra robarle— competir con Felixstowe ante la posibilidad de que un *hub* de madera esté en España. Eso requiere unos tráficos hacia arriba importantes usando una magnífica posición geográfica que tiene España para esa ruta, y usando también la capacidad de demanda interna que tiene nuestra economía, que ha crecido como ha crecido, y que crecerá en el futuro como crecerá. No sé si con esto he hecho un repaso de las preguntas que hacía su señoría.

Ahora paso a las preguntas que hacía el diputado, señor De la Encina. Me preguntaba por el Fondo de compensación. El Fondo de compensación —permítame que le teorice— es un instrumento, a mi juicio, eficacísimo, que suple el impuesto sobre sociedades. Los puertos no pagan el impuesto sobre sociedades, sino que aportan unas cantidades o un fondo que luego distribuyen para que el principio de autosuficiencia económica no se predique por otro puerto, sino en conjunto, y se atiende a aquellos puertos con limitaciones estructurales para poder cubrir sus inversiones y sus gastos. La aportación de cada uno de los puertos al Fondo de compensación es menor que lo que pagarían en impuesto de sociedades, sensiblemente menor, por tanto, por ese diferencial, todos los puertos ganan. Además la distribución de este año ha perseguido cuatro objetivos.

Le digo las cifras. Las cifras de las que dispongo de la distribución del fondo del año 2009 son las siguientes: las autoridades portuarias han cumplido la legislación vigente, que dice que el 80 por ciento de la tarifa de señalización marítima de los barcos que paga la T-1 se aplica al fondo y también hasta el 12 por ciento de los

recursos generados. En Bilbao, en la primera reunión de distribución de los fondos, acordamos de forma unánime todos los presidentes que ese hasta se concretara en el 6 por ciento. Aquí está incluido el 80 por ciento y el 6 por ciento de los recursos. Eso supone una aportación al fondo de 33,7 millones de euros. ¿Qué han recibido los puertos? Han recibido 45,8, es decir, el fondo ha aportado más dinero que el que ha recibido. ¿Por qué? Porque a esta cifra se ha acumulado un remanente del año anterior de 6 millones de euros y porque Puertos del Estado ha aportado el diferencial. En un modelo de gestión como el que tiene el sistema portuario, la Autoridad Puertos del Estado, al margen de la que le concede el Boletín Oficial del Estado, tiene que ser una autoridad moral. Si estamos diciendo que contengan gastos, el primero que tiene que contener gastos es Puertos del Estado. Del 4 por ciento de los ingresos de las autoridades portuarias, pero que constituyen ingresos del Puertos del Estado, Puertos del Estado ha puesto 9.011 encima de la mesa, del Fondo de compensación para cubrir el diferencial y para que tengamos un remanente para el año que viene cifrado en 2.910 miles de euros.

¿En qué hemos aplicado este recibe? Esto me parece importante. Primero, lo hemos aplicado a compensar a las autoridades portuarias por las señalizaciones marítimas que cubren. Hemos acordado entre los presidentes unos ratios, a pagar a cada autoridad portuaria por faro, por baliza, etcétera, con eso hemos consumido unas cantidades y luego hemos hecho una distribución discrecional. ¿A qué? A aquellos puertos con problemas estructurales. Hemos aplicado fondos a Ceuta, que tiene un *hinterland* reducido y que lógicamente no es capaz de hacer frente a todas sus inversiones; a Melilla, a la que hemos dado una cantidad muy importante, tanto para las inversiones como para sus propios gastos de explotación. A nosotros no nos parece lógico incrementar las tarifas en Melilla, porque eso significaría en última instancia dañar la economía de los melillenses y desmotivar la actividad económica de Melilla, por eso lo compensamos con el fondo; a Motril, que es un puerto de nuevo cuño, surge de la segregación de la Autoridad Portuaria de Almería-Motril; al puerto de Pasajes, que es un puerto que tiene una serie de problemas importantes, uno de los cuales es que hasta ahora es imposible que le den una licencia de obras. La solución que hemos adoptado es la siguiente: que construya la Autoridad Portuaria, le damos dinero, y luego que la Autoridad Portuaria concesione el suelo más la obra, y al ser una obra de titularidad pública estatal no está sometida a licencia; es la única fórmula que se nos ha ocurrido para no parar la actividad de este puerto. Y también una cantidad al puerto de Vilagarcía. El dinero sobrante, aproximadamente el 3 por ciento de los recursos generados, se ha aplicado en dos políticas transversales: dotar de recursos a todas las autoridades portuarias para cubrir gastos e inversiones asociados al SPS —una política transversal que no genera distorsiones de competencia—, y otra para responder a requerimientos de carácter medioambiental que, aunque

surgen de las últimas directivas comunitarias, son políticas transversales de forma que no distorsionan la competencia. Eso ha hecho que el montante total de la distribución sea de 45,8 y que sea Puertos del Estado el que haya aportado el diferencial más un remanente de 2.910 para el año que viene, a libre disposición del presidente por si desde la distribución hasta el año que viene surge alguna circunstancia sobrevenida que requiera la aplicación de estos fondos.

La otra pregunta que me hacía era sobre los criterios de potenciación del tráfico marítimo. La aventura marítima de un cargador que se pone en manos de un transitario o de un consignatario tiene que ser una aventura marítima de poco riesgo y de un precio inferior al de la otra alternativa porque los gastos externos, que son la gran fortaleza del transporte marítimo respecto al transporte terrestre, son gastos universalizados, no los paga los gastos medioambientales mientras que no haya fórmulas como la euroviñeta. Para hacer eso estamos creando la capacidad infraestructural exigible y estamos intentando introducir mecanismos para que las autoridades portuarias tengan la capacidad de liderazgo de esa oferta integral del puerto. La autoridad portuaria no es un señor que genera la infraestructura y otorga concesiones en el modelo portuario avanzado, el que dice la Unión Europea; es el que lidera una oferta integral constituida por una serie de prestadores parciales, muchos privados y muchos públicos, y efectivamente cada uno puede tener intereses contrapuestos. Esa es la labor de la Autoridad Portuaria. Para eso seguramente sería exigible, ya que no salió en la directiva de acceso a los servicios portuarios, alguna modificación puntual de la actual ley, que, a mi juicio, surgió en un momento en el que todos pensábamos que Europa iba a pronunciarse sobre este particular y luego no pudo ser.

En la parte tarifaria, hay que dar seguridad jurídica a las tarifas por dos razones fundamentales. La primera razón es que tenemos dos recursos de inconstitucionalidad contra las tarifas. Uno que considera no conforme a nuestro derecho el artículo 70.1 y 2 de la Ley de 1992, y otro que dice que efectivamente los artículos correspondientes de la Ley de 1997 son inconstitucionales pero que los fundamentos en derecho dicen cómo tienen que ser las tasas portuarias. Y dice que las tasas portuarias

son activas, esenciales y de prestación obligatoria y, por consiguiente, son tasas, y si son tasas tienen que ser igualitarias, no discriminatorias y basadas en el principio de la equivalencia del coste. Hay que recordar que este recurso de inconstitucionalidad se ha fallado en 2005, es decir doce años después de que apareciera la Ley de 1993, que ya hizo el esfuerzo de pasarlo a tasas pero que no pudo tener el criterio del Constitucional. Para mayor abundamiento, nos encontramos un dictamen motivado de la Unión Europea que pronuncia *urbi et orbe* que las bonificaciones de la ley...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Navas, vaya concluyendo.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Navas Gutiérrez): Sí, señor presidente. Que dice que no son conformes a derecho porque conculcan el principio de trato no discriminatorio, a igualdad de servicio, distinto precio. La respuesta del Gobierno español ha sido: no siga el procedimiento de infracción al Reino de España en la medida en que tenemos voluntad de lanzar una ley con un sistema de tasas diferente, donde se consagra, de conformidad con la legislación europea y con la legislación nacional, el principio de no discriminación y trato igualitario. La solución de empresas intermedias entre la Autoridad Portuaria y el usuario para tornar lo que es una tasa en precio privado acaba en la melancolía, porque el propio Tribunal Constitucional dice textualmente: lo importante no es quien presta el servicio, sino la naturaleza del servicio. Por consiguiente, si la naturaleza del servicio reúne esas condiciones, independientemente de quien las presta, es tasa. Creo que eso zanja definitivamente una vía de discusión que se abre en un momento determinado pero que ya, a mi juicio, tiene poco recorrido porque el que tiene que decirlo, que es el Tribunal Constitucional, ya se ha pronunciado.

Perdón por lo tedioso de la exposición.

El señor **PRESIDENTE**: Una vez concluida las intervenciones y no habiendo más asuntos que tratar se levanta la sesión.

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

Edita: **Congreso de los Diputados**  
Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid  
Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**  
Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid  
Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**