



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2008

IX Legislatura

Núm. 103

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. ANTONIO LOURO GOYANES

Sesión núm. 7

celebrada el jueves 9 de octubre de 2008

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias de personalidades y funcionarios de la Administración del Estado, al objeto de informar sobre temas relativos al proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2009. (Número de expediente 121/000009.)	2
— De la señora secretaria de Estado de Infraestructuras y presidenta de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre, S.A. Seittsa (Cruz Villalón). A petición de los grupos parlamentarios Mixto (números de expediente 212/000123, 212/000124 y 212/000126), Socialista (número de expediente 212/000188), Catalán (Convergència i Unió) (números de expediente 212/000136 y 212/000142) y Popular en el Congreso (números de expediente 212/000248, 212/000250 y 212/000251)	2

- Del señor presidente de la Entidad Pública Empresarial Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, Renfe-Operadora (Salgueiro Carmona). A petición de los grupos parlamentarios Socialista (número de expediente 212/000193), Catalán (Convergència i Unió) (número de expediente 212/000140) y Popular en el Congreso (número de expediente 212/000254)..... 25
- Del señor presidente del Ente Público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF (González Marín). A petición de los grupos parlamentarios Socialista (número de expediente 212/000191), Catalán (Convergència i Unió) (número de expediente 212/000138) y Popular en el Congreso (número de expediente 212/000253)..... 35
- Del señor presidente de la Entidad Pública Empresarial Ferrocarriles de Vía Estrecha, FEVE (Villalba Álvarez). A petición de los grupos parlamentarios Socialista (número de expediente 212/000192) y Popular en el Congreso (número de expediente 212/000255). 43
- Del señor presidente de la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos, S. A. (Santiago Martín). A petición de los grupos parlamentarios Socialista (número de expediente 212/000195) y Popular en el Congreso (número de expediente 212/000257) 47

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

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

- **DE LA SEÑORA SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTA DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, S.A. SEITSA (CRUZ VILLALÓN). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS MIXTO (números de expedientes 212/000123, 212/000124 y 212/000126), SOCIALISTA (número de expediente 212/000188), CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) (números de expedientes 212/000136 y 212/000142) y POPULAR EN EL CONGRESO (números de expedientes 212/000248, 212/000250 Y 212/00251).**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores diputados, iniciamos la sesión y procedemos de acuerdo con el orden del día.

Damos la bienvenida a todos y cada uno de los comparecientes, y tiene la palabra, en primer lugar, la secretaria de Estado de Infraestructuras y presidenta de la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre (Seitssa), doña Josefina Cruz Villalón.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTA DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITSA** (Cruz Villalón): Como continuación de las comparecencias de otros responsables del Ministerio de Fomento que tuvieron lugar ayer, voy a abrir en el día de hoy las intervenciones relativas al conjunto de responsables políticos del Ministerio de Fomento dependientes de la Secretaría de Estado de Infraestructuras. Como SS.SS. conocen, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras dependen las actividades relativas al conjunto de las inversiones en materia de carreteras y ferrocarriles. En ese sentido, dependen de la Secretaría de Estado las direcciones generales de carreteras y ferrocarriles; la Delegación del Gobierno de Autopistas de Peaje; la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre; el Administrador de las Infraestructuras Ferroviarias, ADIF, y las empresas FEVE y Renfe. En la medida en que los presidentes de estas tres últimas empresas —ADIF, FEVE y Renfe— intervendrán a continuación y detallarán sus presupuestos, voy a centrarme fundamentalmente en explicar los valores globales del presupuesto de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y, particularmente, entraré en el turno de respuestas en los temas que afecten a ambas direcciones generales y a la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre.

El presupuesto de la Secretaría de Estado de Infraestructuras para el año 2009 se eleva a 15.310 millones de euros, distribuidos en dos grandes capítulos, 9.674 millones de euros —casi 10.000 millones de euros— para ferrocarriles y 5.636 millones de euros para carreteras. Entrando en el detalle de este presupuesto empezaré por carreteras, donde tenemos un presupuesto de 5.636 millones de euros, que supone un incremento de los recursos con respecto a 2008 del 16 por ciento.

Estos recursos, en el caso de carreteras, proceden fundamentalmente de tres fuentes; del capítulo 6 de los Presupuestos Generales del Estado, que gestiona la Dirección General de Carreteras; del capítulo 7, que gestiona básicamente la Dirección General de Carreteras —cuyo volumen es menor y corresponde a los convenios firmados con comunidades autónomas y ayuntamientos—; y del capítulo 8, constituido por las aportaciones de capital que recibe la Seittsa. También hay un pequeño capítulo —que no es directamente inversiones, sino subvenciones del Estado para la reducción de peajes— comprendido en el capítulo 4 y que gestiona la Delegación del Gobierno en Autopistas de Peaje.

De estos grandes capítulos que les acabo de mencionar, el bloque de mayor volumen de inversión de los Presupuestos Generales del Estado está destinado a la construcción de las nuevas autovías. En ese capítulo proponemos una inversión de 3.880 millones de euros, que significa un incremento neto con respecto al año anterior de 132 millones de euros. Esa partida está gestionada en parte por la Dirección General de Carreteras y por la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre y nos va a permitir en el ejercicio 2009 poner en servicio 450 kilómetros de autovía, iniciar las obras en 373 nuevos kilómetros y continuar la ejecución de obras contratadas en anteriores años que afectan a 1.162 kilómetros de autovía. En resumen, señorías, al final del año 2009 tendremos en servicio casi 11.000 kilómetros de autovía. Con ello estamos alcanzando el objetivo de tener en servicio el 73 por ciento de las autovías que prevé el PEIT. Sabiendo que el Plan estratégico de infraestructuras y transportes tiene un horizonte temporal del año 2020, creemos que estamos en un grado de maduración y avance significativo del conjunto de las autovías comprendido en este plan estratégico de infraestructuras. A final de la legislatura tendremos en obras más de 1.500 kilómetros de autovía. Si SS.SS. tienen interés en un desglose más detallado de las actuaciones en uno u otro eje, tendré mucho gusto en contestarles en el turno de preguntas. Me gustaría hacer alguna referencia en este bloque a algunas actuaciones significativas, —aparte de la construcción de grandes autovías ya mencionadas— en las carreteras convencionales para la construcción de nuevas variantes de población, que sirven para evitar que el tráfico pase por núcleos de población que se encuentran en esas carreteras convencionales. En el año 2009 tenemos previsto la licitación de once variantes por importe de 174 millones de euros. Me gustaría hacer referencia también, comprendido dentro del volumen total que he especificado anteriormente, a una serie de actuaciones en el medio urbano, como las grandes circunvalaciones en Barcelona, Sevilla, Málaga, León, Ourense —y algunas otras que no menciono— y, además, una actuación que me parece de las más importantes, que es el inicio en el año 2009 de la licitación de 67 kilómetros de plataformas reservadas para vehículos de alta ocupación —conocidos coloquialmente como carriles bus-vao— por importe de casi 1.000

millones de euros, 959 millones de euros, en las autovías de entrada a la ciudad de Madrid. Están previstas también en otras ciudades, pero las actuaciones que se iniciarán el año que viene son en las grandes autovías de entrada a Madrid, por importe de casi 1.000 millones de euros, afectando a 67 kilómetros de longitud. Eso debe contribuir a dar mayor fluidez, mayor seguridad, y es una apuesta por el transporte público en el entorno metropolitano de la capital de España.

Junto al bloque de construcción de nuevas infraestructuras —particularmente las autovías, como he mencionado— el segundo gran bloque en volumen de inversión se sitúa en el programa llamado de conservación y seguridad vial, gestionado por la Dirección General de Carreteras, por un importe de 1.251 millones de euros, que supone un incremento de casi 100 millones de euros, un 8,4 por ciento, en relación con el año anterior. Eso nos sitúa ya en el 1,9 por ciento del valor patrimonial de la red española. Es un esfuerzo que venimos haciendo desde la anterior legislatura, ya que hemos ido incrementando el capítulo relativo a conservación y seguridad vial en los últimos años. En ese sentido, se van desarrollando una serie de programas, como el refuerzo de firme —el más importante en volumen de inversión— con un presupuesto previsto que supera los 550 millones de euros; el Plan de barreras de seguridad, que incluye tanto el genérico de construcción de barreras de seguridad —naturalmente en las carreteras que no los tienen porque las autovías que se están construyendo ahora las integran— como el programa específico de barreras de seguridad para motocicletas. Otros programas tradicionales serían, primero, el tratamiento de los tramos de concentración de accidentes, con una inversión de 131 millones de euros, y segundo, el desarrollo de un programa específico de adaptación de los túneles de más de 500 metros existentes en la red de interés general del Estado, de acuerdo con el desarrollo de la normativa europea al respecto, que tiene un presupuesto para 2009 de 55 millones de euros. En el capítulo de convenios —capítulo 7, también gestionado por la Dirección General de Carreteras— hay en conjunto 260 millones de euros; hay un volumen alto de convenios firmados con muchos municipios, corporaciones locales y grandes ayuntamientos, sobre todo para hacer el tratamiento conjunto de circunvalaciones, donde la competencia en unos casos es estatal y en otros autonómica o local. Los más significativos son los convenios de carreteras firmados con la Comunidad Autónoma de Canarias y con los consells insulares de Mallorca y Menorca. La competencia en materia de infraestructuras viarias es, en un caso, del Gobierno canario y, en otro, de los gobiernos insulares. En el caso de Canarias, los firmados en el año 2006, con una proyección hasta 2017, por importe de 2.437 millones de euros; y en el caso de los consells insulares, firmados en el año 2007 en las dos islas que he mencionado, también con una proyección hasta 2017, por un importe que supera los 500 millones de euros. En

este bloque también hay una partida dedicada fundamentalmente a cesión de travesías para los ayuntamientos.

Por lo que respecta al capítulo ferroviario, como es ya suficientemente conocido, el Plan estratégico de infraestructuras constituye la gran apuesta del Gobierno por dotar a España de una red de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad y extenderla al conjunto del territorio. Como decía en mis primeras palabras, la inversión total se sitúa en 9.674 millones de euros, lo que significa un incremento del 18 por ciento con respecto al presupuesto de 2008, y en términos absolutos el incremento se sitúa en torno a los 1.500 millones de euros, para ser exactos, 1.496 millones de euros. En esa partida de casi 10.000 millones de euros están comprendidas tanto las inversiones en nuevas infraestructuras que realizan la Dirección General de Ferrocarriles, ADIF, Seitt y FEVE, como las inversiones que en material móvil realizan FEVE y Renfe. El volumen mayor de las inversiones contempladas en esos 9.674 millones de euros corresponde a ADIF, con una inversión de 4.360 millones de euros, que viene a ser el 45 por ciento de la cifra que anteriormente he mencionado.

En una distribución básica de esas cuantías entiendo que hay que hacer tres grandes bloques. En primer lugar, por volumen de inversión, las que afectan a la alta velocidad. La alta velocidad supone una inversión de 5.629 millones de euros y es el 58 por ciento de todas las inversiones del Estado en materia ferroviaria, es decir, de los 9.674 millones de euros. ADIF es el responsable fundamental de la ejecución de la alta velocidad en España, por encargo del Estado, casi el 75 por ciento de la alta velocidad que se está ejecutando actualmente en España o del volumen presupuestado para 2009 corresponde a ADIF; exactamente 4.134 millones de euros, lo que supone el 73,4 por ciento de la inversión en alta velocidad en el país prevista para el año 2009. Le sigue en orden de importancia o de magnitud Seitt, con una inversión que supera los 1.100 millones de euros, y luego la Dirección General de Ferrocarriles.

¿En qué se está trabajando ahora mismo en el conjunto del país? Los beneficios de la alta velocidad se han ido extendiendo de forma directa a las ciudades y sus áreas metropolitanas que entraron en servicio bien a finales de 2007, bien al comienzo de este año 2008, que son —no creo que haya que recordarlo— Valladolid, Barcelona y Málaga. A partir de esos puntos, y particularmente a partir de Valladolid, los beneficios de la alta velocidad se han traducido, aparte del beneficio directo a Segovia y a Valladolid, en reducción real de los tiempos de viaje en todo el sector norte-noroeste del país, desde Galicia, resto de Castilla y León, Asturias, Cantabria y el País Vasco. Y es precisamente en el conjunto de todo ese corredor donde se están haciendo las mayores inversiones en los distintos ejes. La conexión de Medina del Campo hacia Zamora, Lubián, Ourense es el principal eje de acceso hacia Galicia, continuado por el eje de alta velocidad Ourense-Santiago y, finalmente, su conexión en Santiago con el eje atlántico gallego. A continuación,

barriendo la Península en el sentido de las agujas del reloj desde Valladolid, tendríamos la línea de Valladolid, Palencia, León y Asturias; se abre la línea desde Palencia hasta Santander y desde Valladolid, Burgos, Vitoria, y finalmente la Y vasca. En ese conjunto de ejes del corredor norte-noroeste, la inversión prevista en el año 2009 se sitúa en 1.894 millones de euros. El segundo gran conjunto de actuaciones —segundo en el orden de exposición, no en el orden de importancia— sería el de la línea que, desde Madrid, va a conectar con las capitales castellano-manchegas y valencianas y, a su vez, su conexión con el corredor mediterráneo. En primer lugar, tenemos en avanzado estado de ejecución por parte de ADIF la línea desde Madrid, Cuenca, Valencia y su apertura hacia el sur, Albacete, Alicante y Murcia; por otra parte, la conexión del corredor mediterráneo, tanto hacia el norte con Castellón, Vandellós y Tarragona, que finalmente conecta en Tarragona con la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona, y hacia el sur, la conexión del corredor mediterráneo desde Murcia hasta Almería. Este conjunto de actuaciones de extensión de la alta velocidad hacia el levante y mediterráneo español tiene prevista una inversión de 1.373 millones de euros, en este caso desarrollada básicamente por ADIF y, en algunos casos, por la propia Dirección General de Ferrocarriles.

El tercer eje en importancia por volumen de inversión es la continuación de la línea de alta velocidad desde Madrid a Barcelona, ya en servicio, hacia la frontera francesa, por tanto, desde la salida de Barcelona, desde Sants-Sagrera, y la continuación de ese eje hacia Girona y la frontera hacia Figueras, con una inversión que se aproxima a los 1.000 millones, 966 millones de euros. Otros ejes en ejecución que no quiero dejar de nombrar es el eje transversal y la conexión de alta velocidad en Andalucía, por importe de 470 millones, con ejecución de obra ya en la línea de alta velocidad entre Antequera y Granada; la extensión de la alta velocidad, en construcción por la Seitt, desde Sevilla a Cádiz; el inicio de redacción de los proyectos de la línea de alta velocidad de Sevilla a Huelva y, finalmente, la conexión de Jaén con Madrid. Otros ejes también iniciados ya y con avances en 2009 será la conexión de la alta velocidad Madrid-Extremadura con la frontera portuguesa, por importe de 365 millones de euros, y el corredor Cantábrico-Mediterráneo, con actuaciones en Zaragoza y Teruel hacia el sur, y de Zaragoza a Castejón por el norte. También en esta legislatura se llevarán a cabo las obras de conexión de alta velocidad dentro de Madrid entre Atocha y Chamartín, por importe de 100 millones de euros. Es una actuación de gran importancia estratégica porque permitirá que el corredor norte-noroeste que accede a la estación de Chamartín conecte en alta velocidad con el conjunto de los corredores que están accediendo a Atocha. La conexión en alta velocidad entre Atocha y Chamartín, el tercer túnel en construcción por Serrano, va a significar la conexión en el centro neurálgico de la capital de España de todas las líneas de alta

velocidad mediante este nuevo túnel. Asimismo, estamos desarrollando inversiones de más de 4.000 millones en el conjunto de la red ferroviaria, en primer lugar, en la red convencional y en particular en cercanías, básicamente en Madrid y Barcelona aunque también en los restantes núcleos de cercanías de España. El importe total de inversiones en cercanías en 2009 supera los 600 millones de euros, en concreto 618 millones de euros. Hay un conjunto de actuaciones de mantenimiento de la red ferroviaria, actuaciones de mejora de los sistemas de seguridad, actuaciones de desarrollo del Plan de eliminación y protección de pasos a nivel. Ese conjunto de actuaciones supera los 2.000 millones de euros, 2.046 en total.

Finalmente, haré una referencia, por no cansar en esta exposición más genérica, al material móvil. La inversión prevista en conjunto entre FEVE y Renfe alcanza los 1.240 millones de euros. Esta inversión corresponde a las partidas de ejecución a lo largo de 2009 de contratos firmados en la anterior legislatura. Son actuaciones en material tanto de cercanías, alta velocidad de rodadura desplazable o de ancho UIC, así como material convencional. Ese conjunto de actuaciones nos va a permitir poner en marcha contratos que proceden de años anteriores y que van a entrar en servicio en 2009. En total se van a poner en servicio 177 nuevos trenes por parte de Renfe, tanto en cercanías como en alta velocidad de ancho UIC y alta velocidad en ancho variable. En conjunto, al final de 2009, la dotación de trenes de Renfe se sitúa en 1194 unidades. Señorías, eso significa, por una parte, retirada de material de las series más antiguas e incorporación de las 177 unidades que anteriormente decía. Por tanto, a finales de 2009, el 15 por ciento del parque de Renfe será un parque que se habrá incorporado al servicio en el mismo año 2009, y el 38 por ciento será material de nueva incorporación de los últimos cinco años. Este es el resultado de unas inversiones que se han ido haciendo en contratos firmados en la anterior legislatura y que están entrando progresivamente en servicio en este año y que tendrán un resultado mucho más claro, de forma que se notará en la mejora de la frecuencia y la calidad del servicio en el año 2009.

Finalmente, señorías, haré una referencia breve a los datos globales de la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, cuyas inversiones he ido explicando en carretera y en ferrocarriles y que como conjunto de sociedad les doy ahora. Las aportaciones de capital que la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre va a recibir en 2009 se eleva a la cifra de 2.070 millones de euros. Por otra parte, las inversiones previstas por la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre en 2009 se eleva a la cifra de 3.825 millones de euros. Asimismo, las cuantías previstas para las aportaciones de capital de 2009 va a permitir a la Seitt la firma de nuevos convenios por importe de 3.614 millones de euros: 2.400 para ferrocarriles y 1.200 para carreteras. Si SS.SS. lo desean puedo detallarles dónde van las aportaciones más importantes

en el caso de carreteras. En el caso de ferrocarriles la partida más importante va dirigida a la contratación del conjunto de los tramos pendientes desde Olmedo-Zamora-Lubián-Ourense, completada con otras partidas, fundamentalmente para la contratación de las plataformas en el acceso a Santander desde Palencia a Alar del Rey. El conjunto de actuaciones en carretera completa la contratación que la Dirección General de Carreteras hace. Forman parte del mismo programa de construcción de autovías. Esos nuevos convenios, que decía que superan la cifra de 3.600 millones de euros, tienen una anualidad en 2009 de 839 millones de euros.

Hasta aquí, señorías, los datos básicos del presupuesto de la Secretaría de Estado de Infraestructuras para el año 2009. A partir de ahora, señor presidente, estoy a disposición de los señores diputados.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Cruz, por su información. Pasamos al turno de los grupos para formular las preguntas y observaciones que consideren oportunas. Les recuerdo que estamos en una sesión informativa de carácter presupuestario y que, por tanto, debemos orientar nuestras observaciones y preguntas a temas de carácter presupuestario. Sin nada más que añadir, tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Mixto el señor Jonquera, del Bloque Nacionalista Galego.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Señor presidente, voy a procurar seguir sus indicaciones y atenerme a cuestiones estrictamente presupuestarias, a recabar información. Antes de nada quiero dar las gracias a la señora Cruz por su comparecencia y sus explicaciones, y le anticipo que, como es lógico, mis preguntas van a estar centradas en las dotaciones presupuestarias relativas a la Comunidad Autónoma gallega. Muchas de ellas son relativas a las redes ferroviarias. Pertenezco a una fuerza política que, sin ningún tipo de autocomplacencia por nuestra parte, ha contribuido de manera decisiva a situar en la agenda política de Galicia como una necesidad básica modernizar la red ferroviaria de nuestro territorio; una red ferroviaria en muchos aspectos caduca y obsoleta, y al mismo tiempo asegurar la conexión de la red ferroviaria gallega por alta velocidad con las comunidades limítrofes. En ese sentido, en el proyecto de presupuestos para el año 2009 observamos que, efectivamente, se le da un impulso presupuestario importante al eje central de conexión de Galicia por alta velocidad con la meseta, incluso las partidas presupuestarias que se consignan en este proyecto de presupuestos en algunos aspectos nos hacen dudar si en algún tramo no estarán algo infladas; nos hacen dudar, incluso de la capacidad de absorción real de lo presupuestado. En cambio, señora Cruz, observamos importantes carencias en la dotación de otros itinerarios ferroviarios también muy importantes para la modernización de la red ferroviaria de nuestro país. En ese sentido, le quiero formular una primera pregunta. En el proyecto de presupuestos se contempla

para la provincia de Ourense la imputación de dos partidas, una de 215 millones de euros y otra de 34 millones de euros, correspondientes a la línea de alta velocidad Olmedo-Zamora-Ourense. Me gustaría que me contestase si están ustedes en condiciones de asegurar que estas cantidades se van a invertir en su integridad en la provincia de Ourense, es decir, en el tramo gallego de esta línea de alta velocidad Olmedo-Zamora-Ourense sin imputarse parte de esta previsión presupuestaria a las provincias de Valladolid y Zamora, y en caso de que no sea así me gustaría que concretase cuál es la cantidad exacta que se va a invertir en la parte gallega. Insisto que desde nuestro punto de vista la dotación presupuestaria para este tramo ofrece dudas sobre la capacidad de absorción real de lo presupuestado y esta es la razón por la que le formulo estas dos primeras preguntas. Al mismo tiempo que observamos esto, vemos importantes carencias en la dotación de otros itinerarios ferroviarios, a los que me referiré a continuación formulándole preguntas concretas. En primer lugar, en lo que respecta al eje atlántico ferroviario entre A Coruña y Vigo, una actuación que nosotros consideramos importante es la conexión por AVE con la meseta, de cara a dotar de una infraestructura ferroviaria moderna que permita la implantación de buenos servicios ferroviarios a un área de la concentración de población que representa en Galicia el área del eje atlántico. Entre A Coruña y Vigo ustedes, en el proyecto de presupuestos, contemplan una dotación presupuestaria de 191 millones de euros. A diferencia de la observación que he hecho antes, existe capacidad real de absorción, teniendo en cuenta los proyectos adjudicados en los últimos meses para una mayor dotación presupuestaria. Me gustaría que me explicase por qué se dota tan solo con 191 millones de euros y si, en función de esta dotación presupuestaria, el ministerio mantiene el horizonte temporal de que el eje atlántico ferroviario entre A Coruña y Vigo esté concluido en el año 2012, y también quería que me indicase con concreción qué previsiones existen para el tramo entre Pontevedra y Vigo.

Continuando con el eje atlántico ferroviario, señora Cruz, algo que casi forma parte de las iniciativas recurrentes del Bloque Nacionalista Galego en esta Cámara es que el eje atlántico ferroviario no hay que contemplarlo única y exclusivamente entre A Coruña y Vigo. El eje atlántico tiene que partir de Ferrol y concluir en Tui para conectar con las futuras redes de altas prestaciones ferroviarias portuguesas. Esta cuestión, contemplar actuaciones para la incorporación al eje atlántico ferroviario en el tramo Ferrol-A Coruña y en el tramo Vigo-frontera portuguesa, ha sido motivo en la pasada legislatura de negociaciones del Bloque Nacionalista Galego con el Partido Socialista a nivel de Estado, en virtud de las cuales se ha dotado presupuestariamente a estos tramos para que se incorporen de manera real y efectiva al eje atlántico. No observamos avances en el proyecto de presupuestos del año 2009; y esta valoración que hace el Bloque Nacionalista Galego de que no obser-

vamos avances se ve claramente contrastada con las cifras sobre la mesa. En el tramo Ferrol-A Coruña ustedes contemplan en el proyecto de presupuestos una dotación de poco más de medio millón de euros. Esto significa que este tramo va a seguir empantanado en fase de estudio informativo, algo que a día de hoy puede ser justificable en el subtramo Betanzos-A Coruña, dado que se ha optado por un cambio del itinerario inicialmente previsto. Desde nuestro punto de vista, no es en absoluto justificable en el subtramo Ferrol-Betanzos. Esta dotación presupuestaria nos hace dudar, y así lo tengo que manifestar con toda franqueza, de que exista voluntad política real de incorporar el tramo Ferrol-A Coruña al eje atlántico ferroviario y en relación con lo que acabo de afirmar me gustaría que me conteste a las siguientes preguntas: ¿Para cuándo se van a iniciar las obras entre Ponte das Cabras y la estación de Ferrol, en definitiva, del acceso a la estación de Ferrol, para adecuarla a la alta velocidad? ¿Cuándo se van a empezar a ejecutar obras en el subtramo Ferrol-Betanzos? También me gustaría que me respondiese de manera concreta y explícita qué previsiones manejan para el año 2009 en lo que respecta a la salida sur de Vigo y el tramo de enlace de la salida sur de Vigo con Tui para su enlace con la futura red de altas prestaciones ferroviarias portuguesas.

Por lo demás, y continuando centrándome en el ferrocarril, las dotaciones presupuestarias que se contemplan en este proyecto para la adaptación del resto de la red ferroviaria gallega a las altas prestaciones ferroviarias contemplan inversiones que, desde nuestro punto de vista, no pasan de la consideración de inversiones simbólicas; en concreto, para la línea Ourense-Lugo, 250.000 euros; para la línea Lugo-A Coruña, 100.000; para la línea Pontevedra-Monforte, 160.000, y para la línea Ourense-Vigo, en definitiva el enlace con Vigo del eje central de conexión de Galicia por AVE con la meseta a través de Cerdedo, un millón de euros. Me gustaría que me respondiese en qué situación se encuentran estas actuaciones y cuáles son las perspectivas futuras, teniendo en cuenta esta dotación presupuestaria tan pequeña y, en particular, que me contestase claramente qué sucede con el tramo Vigo-Ourense. La ministra de Fomento en una visita muy reciente a Vigo afirmó que estaría concluido en el año 2012 y me gustaría que me respondiese si considera que este compromiso se puede seguir manteniendo a la vista de su dotación presupuestaria.

Procurando ya ser más sintético, señora Cruz, le voy a formular una serie de preguntas. Nos sorprende que en el proyecto de presupuestos no exista ninguna consignación presupuestaria para acometer accesos ferroviarios al puerto exterior de Ferrol y al futuro puerto exterior de A Coruña, unos puertos exteriores cuya construcción está significando, dado que el puerto exterior de A Coruña aún está en construcción, una movilización muy importante de recursos públicos que requieren resolver sus accesos si se quiere operativizar al máximo estas infraestructuras tan importantes para la dinamización

económica de estas zonas y si se quiere rentabilizar económica y socialmente la inversión. Me gustaría que me contestase por qué no se contempla ninguna dotación presupuestaria para accesos ferroviarios a estos puertos exteriores y, al mismo tiempo, por qué la dotación presupuestaria para el acceso vial al puerto exterior de A Coruña, no el acceso ferroviario, es tan pequeño. En relación con este tema, quería que me precisase cuándo estará listo el proyecto para este acceso viario al puerto exterior de A Coruña y cuándo se estará en condiciones de licitar la obra.

Continuando con el capítulo de accesos a los puertos, señora Cruz, me gustaría que me explicase cuándo está prevista la finalización de la obra del acceso al Puerto de Vilagarcía —estamos hablando en este caso de acceso viario— y, por último, para cerrar el capítulo de ferrocarriles —aunque en el aspecto de puertos también me he referido a accesos viarios a los puertos—, me gustaría que nos aclarase la situación de la estación intermodal de Santiago. En el año 2008 había una partida presupuestaria para la futura estación intermodal de Santiago de medio millón de euros; no hay partida ahora en el proyecto de presupuestos para el año 2009. Me gustaría que me contestase si se ejecutó la partida de 2008, porque no hay consignación presupuestaria para 2009, y por qué, en definitiva, no avanza el proyecto.

Por último, señora secretaria de Estado, le ruego también contestación, si no es posible verbalmente sí por escrito, por lo que le remitiré también estas preguntas, sobre una serie de actuaciones que afectan a la red viaria gallega, no a la red ferroviaria, y voy a ser muy selectivo porque comprendo que tiene que contestar a todos los portavoces parlamentarios, no solo al Bloque Nacionalista Galego sobre actuaciones referidas al conjunto del territorio del Estado español, no solo al caso de Galicia. En primer lugar, me gustaría que me aclarase cuáles son las perspectivas de su departamento respecto a la A-52, Vigo-O Porriño. Usted sabe que esta autovía se proyecta como una alternativa a la autovía actual, una autovía que no merece, desde nuestro punto de vista y creo que desde el punto de vista de todos los ciudadanos vigueses, esa denominación porque es en realidad una carretera desdoblada con un alto grado de peligrosidad y de ahí la necesidad de la construcción de una alternativa para conectar Vigo con O Porriño por la A-52. Se presupuestan nada más que 50.000 euros, algo que es totalmente insuficiente desde nuestro punto de vista para empezar a actuar. De ahí que nos gustaría que nos explicase las previsiones de su departamento al respecto. Lo mismo ocurre en relación con la A-57, la futura autovía de conexión de Pontevedra con la A-52, con la autovía de las Rías Baixas. La A-57 va a tener una doble utilidad; por un lado, va a proporcionar una salida rápida hacia la meseta para conectar con la autovía de las Rías Baixas a toda el área de Pontevedra, incluso de la comarca de O Salnés, pero al mismo tiempo va a ser una alternativa entre Vigo y Pontevedra a la AP-9, una autopista, como usted bien sabe, de peaje y con un alto grado de saturación

de tráfico. En la actualidad están licitados los proyectos constructivos de todos los tramos de acuerdo con lo presupuestado en el año 2008, pero entendemos que, teniendo en cuenta esta situación, la dotación presupuestaria es insuficiente. Por tanto, nos gustaría que nos explicase cuáles son las perspectivas y los planes de su departamento con respecto a la A-57.

Para acabar con este turno de formulación de preguntas, me voy a referir a dos actuaciones muy concretas que fueron objeto de transacciones en anteriores proyectos de presupuestos entre el Bloque Nacionalista Galego y el Partido Socialista para incorporar partidas a los Presupuestos Generales del Estado; constatamos que no se ha producido ningún avance y en cambio no hay dotación presupuestaria en este proyecto de presupuestos para el año 2009. Uno es el caso de la variante de A Estrada, una localidad de la provincia de Pontevedra. Nos gustaría saber por qué en el año 2009 solo se contemplan 10.000 euros; quisiéramos saber si se ejecutó la partida de 1.350.000 euros consignada en 2008 y, por tanto, que fuese precisa a la hora de explicarnos cuál es la situación real del proyecto. Otra es la variante de la localidad coruñesa de Ordes en la N-550. ¿Se ejecutó la partida de 300.000 euros consignada en 2008, ¿Por qué no hay partida en el año 2009?

Estas son las preguntas que le quería formular y le ruego que sea lo más concreta posible en el turno de respuesta. En todo caso, muchas gracias por su atención.

El señor **PRESIDENTE**: No se encuentra en la sala ningún portavoz de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds ni tampoco del Grupo Vasco. Por tanto, pasamos al Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y tiene la palabra su portavoz, el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: En primer lugar, en nombre del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) queríamos dar la bienvenida a doña Josefina Cruz Villalón en una nueva legislatura y en esta Comisión de Fomento y felicitarla por su ascenso dentro de la estructura del Gobierno a una posición de secretaria de Estado. Desde este grupo parlamentario le damos nuestra enhorabuena por su nueva situación en el Ministerio de Fomento.

Nuestro grupo, señora Cruz, le ha planteado por escrito, dándole copia a la Presidencia de esta Comisión, una relación de más de ochenta preguntas concretas que entendemos que no va a ser posible dar respuesta a las mismas en la sesión de hoy porque se dilataría más allá de lo previsible. Sí le agradeceríamos, como se ha hecho en otros ejercicios presupuestarios, que la contestación del Gobierno a esas preguntas se pudiera hacer antes de que finalice el periodo de enmiendas al articulado de los presupuestos, tal y como ha venido siendo habitual. Por tanto, le hago entrega de esas más de ochenta preguntas y le voy a añadir algunas más que, estas sí, en la medida

en que pueda quisiéramos que las respondiera hoy y, si no, se añadirían, señor presidente, a la lista de las que se nos puedan contestar en breve desde la propia estructura del Gobierno.

En primer lugar, una reflexión sobre la ejecución presupuestaria. Nos da la impresión de que en ocasiones las cifras de los presupuestos integran partidas y dotaciones que después, a lo largo del año, no llegan a ejecutarse por motivos varios, en ocasiones porque no ha sido posible finalizar el estudio informativo o porque ha habido problemas en lo que puede ser el proceso de expropiaciones. No vamos a culpabilizar al Gobierno de la no ejecución, pero sí queremos conocer los datos de la no ejecución. Por tanto, le pediríamos que en cuanto a la Comunidad Autónoma de Cataluña y dividida por las distintas circunscripciones provinciales, nos aportara el grado final de ejecución de la Ley de presupuestos del año 2007. Sabemos que respecto a la ley vigente hoy, la de 2008, aún no hemos cerrado el ejercicio, pero sí se ha cerrado ya el del año 2007 y, por tanto, nos gustaría saber cuál es el grado de ejecución de la ley de 2007. Le voy a poner un ejemplo de esa inquietud de nuestro grupo parlamentario. Si cogemos, por ejemplo, las inversiones en ferrocarril en Cataluña, le podría citar tres partidas que figuran en la ley de este año y que nos tememos que no van a ser ejecutadas y, repito, no necesariamente por culpa del Gobierno. Por ejemplo desvío del ferrocarril en la fachada marítima de Tarragona —hay un millón de euros, va a finalizar el año y esa partida a lo mejor va a quedar sin un euro de ejecución—; o lo que es la estación de ferrocarril del campo de Tarragona, un millón de euros; o la supresión del paso a nivel en la plaza de los Carros, 500.000 euros. ¿Se ejecuta o no se ejecuta esto? ¿Dónde van este tipo de partidas cuando finaliza el año y no se ha realizado la obra?, ¿dónde van?, ¿se destinan a recuperar peajes?, ¿se destinan a alguna de las posibles soluciones que el propio Estatuto de Cataluña en su disposición adicional tercera prevé? Es una pregunta que le realizamos como marco general.

En segundo lugar, señora Cruz, usted se ha referido a un tema que sabe que a este diputado le preocupa de manera especial. Se ha referido a las actuaciones en materia de seguridad vial. Le voy a hacer una pregunta genérica y otra un poco más concreta. La genérica, señora Cruz, es hasta qué punto las dotaciones en materia de seguridad vial priorizan los tramos de concentración de accidentes. Sabemos que lamentablemente nuestras carreteras tienen los llamados puntos negros, aquellos tramos en los que se ha dado una mayor concentración de accidentes. ¿Qué sería lo deseable? Lo deseable sería que los poderes públicos atendiéramos prioritariamente aquellos sitios concretos que sabemos que por su estructura provocan accidentes. En ocasiones no es necesaria ni la realización de una obra, sino poner una señalización o mejorar lo que puede ser el límite de velocidad. Por tanto, le pregunto desde qué punto priorizamos los tramos de concentración de accidentes en las actuaciones a que usted ha hecho referencia en materia de seguridad

vial. La pregunta más específica se referiría a los motoristas. Los motoristas, señora Cruz, vienen quejándose a menudo de los llamados quitamiedos, de su estructura y de qué manera les produce el efecto guillotina. A menudo nos muestran, incluso con manifestaciones, esa preocupación sobre los quitamiedos en nuestras carreteras que a muchos de ellos les causan amputaciones y, en ocasiones, les cuesta la propia vida. ¿Qué actuaciones estamos realizando en ese sector? Está aquí el señor Criado, que sabe mi preocupación en este aspecto. En la pasada legislatura avanzamos, creo yo, muchísimo en lo que era un plan de supresión de esas barreras, de los guardarraíles que provocan ese efecto no querido por nadie. En el *Diari de Tarragona*, en esta misma semana, aparece el siguiente titular: Las carreteras de Tarragona tienen nueve puntos negros para motoristas. Y añade: Los usuarios de motos denuncian el excesivo uso de guardarraíles pensados para coches. ¿Hasta qué punto estamos seguros de que el diseño de los guardarraíles que estamos ubicando en las carreteras, incluso en las de nueva construcción, se adecuan o no plenamente a las demandas de los motoristas? Sabe que este es un tema que preocupa al Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

En tercer lugar, le quería plantear algún tema concreto referido a peajes. En las más de 80 preguntas que le hemos dirigido a través de un escrito que el portavoz de esta Comisión, el señor Macias, ha elaborado, yo quería añadir alguna de actualidad. En el Ayuntamiento de l'Aldea se ha aprobado por unanimidad de todos sus grupos políticos una moción para rescatar el peaje de la AP-7 entre la salida de l'Ampolla y la salida de Amposta Sant Carles de la Ràpita. ¿Por qué se pide el rescate de este peaje? Porque se ha aprobado ya —por fin, y con mucho retraso, pero se ha aprobado ya— la adjudicación de las obras del paso de la 340 por l'Aldea, que, por cierto, causó centenares de accidentes y decenas de muertos en ese municipio. Por fin, se han adjudicado las obras y esto sigue sus plazos, pero, mientras duren las obras, se pide que se libere el peaje alternativo.

Yo quiero recordar que la ministra de Fomento en su primera comparecencia ante esta Comisión la pasada legislatura nos prometió que no habría una vía de gran capacidad que no tuviera una alternativa libre de peaje y, en este caso, no la hay y además los usuarios están sufriendo las obras por ese desvío de la 340 en el término municipal de l'Aldea. ¿Se va a liberar ese peaje? Es un compromiso que le pedimos.

En relación con el desvío de la 340, sabe perfectamente la señora Cruz que la nueva A-7 se va construyendo por tramos. En estos momentos, aparte del segundo cinturón de la ciudad de Tarragona, está el tramo de Tarragona previsto entre Vandellòs-l'Hospitalet de l'Infant; se están haciendo las obras y están presupuestadas hasta l'Hospitalet de l'Infant, pero le queremos preguntar respecto a la A-7, que es una obra de gran envergadura que forma parte del corredor mediterráneo, alternativa a la AP-7, por qué hay esta sequía en los

presupuestos desde Vandellòs-l'Hospitalet de l'Infant hacia el sur. ¿Por qué desaparece la circunvalación en el ámbito de l'Ametlla de Mar? Además todo el tramo La Jana-El Perelló parece que queda ya sin dotación presupuestaria. Hay una dotación simbólica que no llega prácticamente ni a los 30.000 euros. ¿Por qué razón esa vía, que es la descongestión de la 340, la alternativa a la AP-7, que es la A-7, más allá del tramo que se está ejecutando hasta l'Hospitalet de l'Infant, no tiene dotación presupuestaria hacia el sur? Lo mismo le pediríamos en esa gran vía, que es la A-7, hacia el norte. En estos momentos se está trabajando en el segundo cinturón de Tarragona que llegaría hasta la rotonda de Tamarit. Pero, más allá, desde Altafulla hasta Vilafranca del Penedès, ¿por qué esta sequía presupuestaria? No está previsto que se pueda avanzar, y llevamos años de retraso en ese tramo desde Altafulla hasta la provincia de Barcelona. El tramo norte de la A-7 vemos que no tiene un reflejo adecuado en los presupuestos.

Le quiero hacer una reflexión adicional, señora Cruz. Cuando se realizaban las obras del segundo cinturón de Tarragona, se liberó el peaje desde Torredembarra hasta Reus. Llevamos años con esto. Un usuario entra en Torredembarra y sale en Reus, y no paga ni un solo euro de peaje. Está bonificado, porque se entiende que se están haciendo las obras de la nueva A-7. ¿Por qué no se aplica el mismo criterio en todos los tramos en los que la 340 aún no está desdoblada? Los usuarios están pagando un peaje cuando no tienen una vía alternativa. Dado que nos tememos, como le decía en la reflexión inicial, que al final no se ejecuten al cien por cien todas las partidas, pensamos que el dinero que está en los presupuestos se podría destinar a esa liberación de peajes. Le pedimos su criterio al respecto.

Otras preguntas se refieren a la A-27. La A-27 también es una gran obra que se está ejecutando por tramos. A preguntas de este diputado se nos informaba de que ya se habían adjudicado las obras desde Valls hasta Montblanc. La A-27 es el corredor que va a unir Tarragona-Lleida y hacia el norte y le queríamos preguntar cuál es la previsión desde Montblanc a Lleida. Sabemos la de Valls a Montblanc, pero queremos saber qué plazos hay y qué previsiones tiene el Gobierno para el tramo de Montblanc a Lleida. Asimismo le queríamos preguntar por qué razón no se refleja en los presupuestos la conexión de la A-27 en el norte del municipio del Morell con el entramado del polígono petroquímico norte. Si se refleja no lo hemos sabido ver y nos alegraría que así fuera, pero si no, ya le adelanto que presentaremos enmiendas para que sea posible. Incluso por razones de seguridad sabe la señora Cruz —yo creo que es sensible a este tema— que sería oportuno crear un acceso directo desde la A-27 al polígono petroquímico norte. ¿Hasta qué punto es posible realizar esta conexión? Si no fuera así, ya le adelanto que nuestro grupo lo planteará.

Voy terminando, señor presidente. Otra de las infraestructuras que dependen del Ministerio de Fomento, que también es importante, es la N-420. Yo tuve la oca-

sión y la satisfacción de acompañar a la señora Cruz cuando se inauguró la variante de Falset. Le quería preguntar si hay alguna previsión para el tramo entre los kilómetros 845 y 850, que une esa variante con el llamado Coll de la Teixeta. Hay alguna previsión para ampliar ese tramo, porque está provocando graves problemas. Nos gustaría conocer todas las previsiones que tiene de mejora en relación con la N-420. Para acabar con esa nueva infraestructura de la N-420, quiero reiterarle una pregunta que le realizó este diputado al Gobierno. Nos preocupa por dónde se realizará la conexión de Aragón con el eje mediterráneo, desde el término municipal de Vall de Algorfa. Sabe, señora Cruz, que hay dos alternativas. Una es que desde Vall de Algorfa se baje hacia Vinaròs. Ya le adelanto que nuestro grupo parlamentario (Convergència i Unió) no quiere esta alternativa. Otra alternativa es que bajara por el eje del Ebro hasta el puerto de los Alfacs. Esta sí la quiere Convergència i Unió. El Gobierno nos responde que se está redactando el estudio previo que servirá de base para poder decidir el corredor más adecuado para dicha conexión. Esto es aquello de silbar un poco. Es decir, no le vamos a contestar a este diputado; silbamos un poco y decimos que estamos estudiando cuál va a ser el corredor más adecuado para dicha conexión. Yo se lo pregunto a usted, que es la responsable, cuál cree que es el corredor más adecuado para esa conexión, y si hay alguna previsión en los presupuestos para ese corredor porque es importante para unir Aragón con el propio eje del Mediterráneo.

Termino ya, señor presidente. Señora Cruz, le agradezco su interés y termino con una última reflexión de esa N-420. Sabe que en la variante de Reus debe haber un enlace de la T-310 con la N-420. Tuve la ocasión de, al propio señor Criado, exponerle esta problemática; es una problemática que preocupa porque crea graves congestiones. Parece que el propio ministerio ha anunciado ya que va a hacer un enlace. Nos gustaría saber si este enlace está o no previsto en los presupuestos de la T-310 a la N-420.

Tenía otras preguntas en el ámbito de los ferrocarriles, de Renfe, pero como vamos a tener otras comparecencias y estamos en el primer año de legislatura, desde Convergència i Unió le agradezco una vez más su presencia hoy aquí y el interés que, no dudo, tendrá en dar respuesta a las preguntas de nuestro grupo parlamentario.

El señor **PRESIDENTE**: Damos paso, ahora, al Grupo Parlamentario Popular. Para ello, tiene la palabra su portavoz el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: El Grupo Parlamentario Popular también le quiere dar la bienvenida en su nueva condición. Hasta ahora, había comparecido como secretaria general y hoy, en esa bis expansiva que parece que tiene su gestión —de lo cual nos alegramos profundamente—, comparece como secretaria de Estado y, como tal, nosotros también la vamos a interrogar, si me permite

usted esa palabra o, por lo menos, vamos a intentar excitar su sensibilidad sobre las cuestiones relativas a la Secretaría de Estado e Infraestructuras que tiene un ámbito mucho más amplio que la Secretaría General.

Señora Cruz, evidentemente no le voy a repetir los argumentos que ayer tuvimos con el secretario de Estado de Planificación, pero sí tengo que hacer una referencia general a su exposición y señalarle que los presupuestos —tanto los que ayer nos plantearon como los que hoy usted nos ha concretado en la materia de su competencia— son unos presupuestos imposibles. Son unos presupuestos imposibles desde el punto y hora que no tienen en cuenta la realidad de 2009, devienen falsos, señora Cruz; no falsos de falsedad, pero sí falsos por irrealizables. No van a poder ejecutarse y, desde luego, no tienen en cuenta ni la realidad que se nos plantea en 2009, ni siquiera, señora Cruz, la realidad de las ejecuciones del año 2008 y que condicionan, sin ninguna duda, estos presupuestos para el próximo ejercicio. Por tanto, yo creo que en una acción responsable el ministerio, debía replanteárselos y asumir la necesidad de devolverlos.

En primer lugar, como usted tiene hoy aquí muchísimos asesores, le dará tiempo a aclararnos una cuestión que, de inicio, choca frontalmente— con las cifras que ayer dio la ministra de Fomento, una vez más, a los medios de comunicación antes de que ustedes vinieran aquí a expresarlos en el Congreso de los Diputados, lo cual parecía la secuencia lógica. Como digo, la ministra habló ayer de una inversión global del ministerio de 19.271 millones de euros. Nos hemos esforzado por activa y por pasiva —y con los datos del presupuesto que es el que aquí tenemos que aprobar— y voy a decirle todos y cada uno de los sumandos que hemos empleado para señalar que, finalmente, nos da 18.801 millones de euros, es decir, 470 millones de inversión menos, que no es una cuestión menor. Según nosotros, el 451.N tiene una inversión de 36,85 millones; el 453.A, 1.796,9; el 453.B, 2.604,18; el 453.C, 1.251,17, por cierto, la misma cifra que ha dicho usted ahora mismo; el 453.M, 4,27; el 454.M, 10,95; el 455.M, 3,82; el 467.G, 2,75; el 495.A, 16,99; ADIF, 4.358,9; AENA, 1.754,36; Renfe Operadora, 1.388,02; FEVE, 209,93; Puertos del Estado, 1.537, justos; y Seittsa, 3.825. Total, 18.801,96. De ahí a los 19.271 hay 470 millones de euros. Me imagino que las máquinas de calcular serán idénticas para todos y me gustaría que, a lo largo de su exposición, pudiera usted aclararnos esta diferencia, que yo gustosamente aceptaré, porque no se trata de ninguna manía del Grupo Parlamentario Popular por tener unas cifras distintas a las que usted dice, sino simplemente el reflejo puro y duro de los presupuestos que obran en el Congreso de los Diputados. Por tanto, señora secretaria de Estado, esta es una cuestión que no es menor en ningún caso.

Y analizando ya en concreto la fase de su exposición en la materia de su competencia, quisiera señalarle que los presupuestos que usted presenta aquí hoy, ni siquiera llegan a cubrir los deslizamientos de la falta de ejecución

presupuestaria de ejercicios anteriores. Voy a comenzar refiriéndome a Seittsa, de la que además usted es la presidenta del consejo de administración y, por lo tanto, su máxima responsable, con independencia, también, de haber sido anteriormente la responsable de gestión directa. En el ejercicio 2006, Seittsa dejó de invertir el 67,78 por ciento de su presupuesto. Es decir, que solo ejecutó el 32,22 por ciento, y no invirtió 139,030 millones de euros. En el año 2007 Seittsa solo invirtió el 74,4; dejó de invertir 699 millones de euros, o sea el 25,6. Y en 2008, según los datos que obran en el proyecto de presupuestos para el ejercicio 2009, su previsión de ejecución es del 90,45 por ciento; ha mejorado, pero dejan ustedes de invertir 266,55 millones de euros. Es decir, que en los tres últimos ejercicios, Seittsa, de lo que había presupuestado invertir, no ha invertido 1.105,381 millones de euros. Si tenemos en cuenta el crecimiento del año 2009 con respecto a 2008, y sin tener en cuenta la falta de ejecución de 2008, es decir, haciéndole un favor, señora Cruz, ustedes hacen un crecimiento de 1.033,6 millones de euros de 2008 a 2009. Si fuera de ejecución habría que añadirle los 266 que no han ejecutado. Pues, señora Cruz, ni siquiera con este crecimiento, que es importante, que es del 37 por ciento, se cubre el deslizamiento de los ejercicios anteriores. Por tanto, venir a presumir de estos presupuestos y de la inversión es bastante complejo. Y si hacemos un pequeño análisis en cuanto a la distribución territorial de esas inversiones o mejor dicho de esa falta de ejecución, nos damos cuenta de que —dejando al margen otros años, que si quiere usted los podemos ver— en este año 2008 en Aragón no se invierte nada más que el 64,8 por ciento. En Cantabria se deja de invertir el 34,57, es decir, invierten el 65 por ciento. En Castilla y León invierten el 45 por ciento; pierde el 54 por ciento de la previsión de inversión de Seittsa. Cataluña también pierde el 30,8 por ciento, es decir, se invierte el 69,2 por ciento de las previsiones. Evidentemente, con estas cifras y con estos desequilibrios, señora Cruz, la credibilidad de Seittsa deja mucho que desear. Si a eso unimos que para el ejercicio próximo también existen desequilibrios importantes en unas comunidades con respecto a otras —curiosamente Castilla-La Mancha y la Comunidad de Madrid son las que decrecen de una manera espectacular, el 30 y el 25 por ciento aproximadamente con respecto a otros ejercicios—, vemos que la política de Seittsa es una política errática, una política que no responde en ningún caso a los criterios de vertebración que usted ha expuesto aquí esta mañana.

Señora Cruz, nos gustaría que nos explicase dado que usted ahora es responsable en la cúpula no solo de la actuación de Seittsa, sino también de ADIF, porque sería ilustrativo para esta Comisión, los criterios de adjudicación de obras ferroviarias a Seittsa y a ADIF, porque no sabemos las razones por las cuales una obra la puede hacer Seittsa y otra la puede hacer ADIF, a no ser que estemos hablando de ingeniería financiera, y si estamos hablando de ingeniería financiera estamos hablando de

cuestiones distintas. Como me gustaría concretar en un punto estas incongruencias claras en la ejecución presupuestaria y en la previsión del año 2009 —ya se han señalado anteriormente, pero las queremos repetir ahora—, le voy a poner algunos ejemplos relativos a Galicia. Lo voy a hacer así, porque precisamente si alguien puede presumir sin complacencia de la dedicación y de la atención a Galicia es el Partido Popular, que hizo el Plan Galicia, que ustedes han dilatado y demorado en el tiempo, por no decir que prácticamente lo han deshecho. Por tanto, sin esa complacencia, que el Grupo Parlamentario Popular no tiene, quiero hacerle algunas preguntas y destacarle algunas incongruencias que nos parecen importantes. La conexión de Galicia con la meseta tendría que estar en servicio el año que viene, 2009, pero Lubián-Orense no va a comenzar hasta ese mismo año 2009. ¿De qué vale que vayan ustedes a aumentar el 8 por ciento en Galicia si luego no lo van a ejecutar? Y esto no solamente en materia ferroviaria, sino también en materia de autovías que hace Seittsa, por ejemplo, Orense-Lugo o Lugo-Santiago. Fíjese en los proyectos siguientes del Plan Galicia, que son todos de alta velocidad —alta velocidad que definíamos nosotros, porque ahora no sabemos lo que tenemos, si alta velocidad o altas prestaciones—. Orense-Lugo, Orense-Vigo, Ponferrada-Monforte, Lugo-Coruña y el AVE del Cantábrico: las conexiones están sin definir, las obras entre Lubián y Orense están sin licitar y sin adjudicar y los proyectos de seis subtramos están todavía sin redactar. No obstante esta situación, que debería suponer que los fondos de los presupuestos de 2009 se dedican a otras obras que estén más maduras, ustedes consignan 250 millones de euros en Seittsa para este tramo. La pregunta es obvia: ¿Va a ser esta una de las obras que luego van a deslizar en los presupuestos siguientes y que van a engordar la cifra de los 1.105 millones de euros que hasta ahora tenemos de deslizamiento de otros ejercicios? Si no, no se justifica cómo se pueden dotar presupuestariamente 250 millones de euros, de la misma manera que no tiene explicación ninguna que ustedes todavía no hayan querido cumplir el acuerdo de la Comisión de Fomento de 25 de junio de 2008, que aprobó una proposición no de ley para la creación de una subcomisión para el seguimiento, impulso y control de la ejecución presupuestaria de las infraestructuras en Galicia. Supuestamente, si creáramos esa subcomisión, todas estas cuestiones que los diputados le estamos poniendo puntualmente encima de la mesa quedarían mucho más patentes y veríamos la incongruencia absoluta entre lo presupuestado y lo ejecutado y, desde luego, el tratamiento que se da en este caso a los gallegos, que creen que el Gobierno va a invertir el oro y el moro cada ejercicio presupuestario, porque desde el mes de octubre hasta el mes de enero todos los diputados se esfuerzan en llenar páginas de los periódicos y minutos de las radios y de las televisiones hablando de los miles de millones que se van a invertir, ocupación mediática que va decayendo a lo largo del año hasta llegar a los meses de julio y agosto, cuando ya no se puede hablar de

ejecución presupuestaria, hasta volver a hablar de presupuestos en octubre del año siguiente. Por tanto, señora Cruz, creo que esta cuestión merecería un análisis algo más serio por parte de su secretaria de Estado. Lo mismo pasa con el acceso a Asturias, que es una obra por la que, como está siendo ejecutada por ADIF, preguntará más directamente mi compañero Jesús Merino. El AVE a Asturias, lindero con Galicia, también está teniendo un trato discriminatorio. Nos gustaría que nos dijera alguna fecha de algún hito importante para saber cuándo va a llegar el AVE a Asturias.

Le voy a poner otro ejemplo en cuanto a las contradicciones y discriminaciones vertebradoras del territorio que se están llevando a cabo en la Secretaría de Estado de Infraestructuras. Usted ha hablado anteriormente de la dedicación y del interés en el AVE a Levante. Pues mire, el interés en el AVE a Levante es muy relativo y, desde luego, bastante discriminatorio. Es discriminatorio porque con independencia de que en ADIF existe una situación parecida a la que he señalado anteriormente —no voy a pormenorizar, solo voy a poner este ejemplo— a la que he señalado anteriormente, para que usted lo sepa— en los cuatro últimos ejercicios se ha dejado de invertir la modesta cifra de 3.000 millones de euros, concretamente 2.977,586 millones de euros, medio billón de las antiguas pesetas. No le voy a poner más ejemplos que las incongruencias que ocurren en el AVE a Levante y que discriminan clarísimamente en este corredor, que no en otros, a Andalucía y a la Región de Murcia, y les discrimina porque las faltas de ejecución presupuestaria de ADIF para este corredor han sido simplemente del 58,44 por ciento, del 62,01 por ciento y del 20,69 por ciento en Andalucía. Y si me permite usted, por una vez voy a descender al ejemplo de mi región, cosa que nunca hago pero que en este caso es obligado por lo escandaloso de los incumplimientos de ADIF en la Región de Murcia. En el año 2005, el 14,34 por ciento; en el año 2006, el 82,85 por ciento —estoy refiriéndome a falta de ejecución—; el 41,84 por ciento en 2007 y el 49,85 por ciento en el año 2008. Ese es el respeto que ADIF tiene a la Región de Murcia, dentro del corredor Mediterráneo del que usted ha presumido aquí esta mañana.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, voy a ir concluyendo, pero me sorprende que se me haya pasado el tiempo tan rápido.

El señor **PRESIDENTE**: Pues es cierto, le ha pasado ya. (Risas.)

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: No dudo de que usted me lo estará controlando, señor presidente.

Voy a acabar, pero tengo que hacer una referencia, siquiera sea somera, a la Dirección General de Carre-

teras, porque luego no tendremos la oportunidad de volver a hablar de este tema, ya que no va a comparecer el señor Criado, a pesar de que está aquí presente. Señora Cruz, la Dirección General de Carreteras crece un 1,93 por ciento en cuanto a creación de nuevas infraestructuras, es decir, 57 millones de euros de crecimiento. Pues bien, es un crecimiento que no solamente nos parece escaso sino birrioso. Es clarísimamente insuficiente y, tal y como le voy a tratar de demostrar ahora, con eso no se ayuda a lo que el presidente del Gobierno dice que es acelerar el proceso de ejecución de obra pública para compensar la caída de la construcción residencial. Me gustaría que mis palabras no sentaran mal a la persona sino a la gestión del cargo, porque la gestión de la Dirección General de Carreteras en este año 2008 es horrible. Desde el 28 de marzo hasta el 16 de septiembre no se ha licitado ni una sola obra importante. Desde el 28 de marzo que se licitaron las últimas, hasta la licitación del tercer carril de la A-49 en Sevilla, hemos estado cinco meses y medio sin una licitación por concurso, sin una licitación importante y esta ha sido de 30,3 millones de euros.

Señora Cruz, a mí me gustaría que por su condición de economista pudiera explicar a la Comisión de Fomento cómo se justifica el reparto de anualidades por parte de la Dirección General de Carretera. Están adjudicando las obras en cinco anualidades, los cuatro primeros años tienen anualidades ridículas y es en el quinto año, es decir, en otra legislatura cuando se van a pagar cantidades importantes. Yo creo que la Comisión de Fomento debe saber dos ejemplos que voy a poner, dada la premura de tiempo de que dispongo, como me ha recordado el señor presidente. Variante suroeste de Talavera de la Reina, con un importe de 30,8 millones de euros. Primera anualidad en 2.008, 100.000 euros; en 2009, 1 millón; en 2010, 2 millones; en 2011, 15 millones; y en 2012, fuera de esta legislatura, 12,700 euros. Autovía Lleida-frontera francesa. En la anualidad de 2008, 100.000; en 2009, 1 millón; en 2010, 2 millones; en 2011, 15 millones; en 2012, 21.356. Autovía A-21 Jaca-límite de la provincia de Navarra con 40 millones en total. En 2008, 100.000; 2009, 1 millón; en 2010, 2 millones; en 2011, 15 millones; en 2012, 22 millones. Es decir, están ustedes hipotecando a la próxima legislatura y al próximo gobierno, sea del color que sea, con una política perversa, que además está en fraude de ley, señora secretaria de Estado. En fraude de ley porque estas son obras que normalmente se ejecutan de 18 a 20 meses y ustedes están alargándolas artificialmente hasta los 60, sin apuntarle las cuestiones de las revisiones de precio de lo modificado o del coste financiero que tiene para las empresas asumir un plan de trabajo que no se corresponde, en ningún caso, con la ejecución de obras. Me parece que esto es suficientemente claro.

Señora secretaria de Estado, y con esto termino, debería usted de hacer alguna referencia a las autovías de primera generación. Tenemos diez autovías de pri-

mera generación adjudicadas y en nueve de ellas tenemos abiertos expedientes de sanción por un importe global de 4,5 millones de euros porque las obras no han comenzado. Pero, evidentemente, señora Cruz, con bajas de adjudicación del 40,67, del 48,85, del 43,8, del 44,27, del 42,50 ó del 48,06, con esas bajas de adjudicación no se puede ir a ningún sitio. Esto no es serio, señora Cruz. Esta manera de actuar por parte de la Dirección General de Carreteras no es serio y menos en obras que se tienen que financiar por peaje en sombra. Por tanto, señora Cruz, creo que merece un mínimo análisis, pararse, mirar atrás y ver cómo se está actuando porque de esta manera estamos ante un coloso con los pies de barro: coloso por la inversión que tiene el Ministerio de Fomento y pies de barro por la deficiencia y dificultades de mantener una situación como esta.

Como con esto termino, señor presidente, le voy a pasar, señora Cruz, 806 preguntas que creemos que no podría usted responder esta mañana aquí, pero con el ruego de que nos responda en el tiempo prudencial que nos permita hacer las enmiendas parciales correspondientes a su respuesta. La tranquilizo en el sentido de que son las preguntas que engloban las intervenciones posteriores del día de hoy, es decir, tanto las correspondientes a ADIF, Renfe, FEVE, Correos y, por supuesto, las suyas de Seittsa.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala está en su derecho de presentar las preguntas que considere oportuno. Está recogido en el Reglamento y seguro que podrán ser respondidas.

Pasamos al turno del Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra su portavoz, el señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Señora secretaria de Estado, le agradecemos en nombre del Grupo Parlamentario Socialista su precisa y clara intervención. Nos consta que usted nunca ha sido una mujer presumida, ni como mujer, ni como política y que si algo tiene precisamente es la rigurosidad. Lo digo porque el portavoz del Grupo Popular ha repetido varias veces que usted ha venido aquí a presumir. No. Usted ha venido a lo que tiene que venir un miembro del Gobierno en estos momentos que es a informar. Yo le agradezco que lo haya hecho, y lo siga haciendo ahora en el turno de preguntas de forma rigurosa y precisa ante la desinformación y la falta de rigurosidad, e incluso de la utilización —perdónenme— del filibusterismo —como me decía bien Manolo Pezzi ahora—, cuando el portavoz del Grupo Popular después de una retahíla imprecisa y desmembrada, incluso con datos erróneos, que el mismo los tiene porque los datos son los que son, presenta ochocientas y pico preguntas, que sí están acogidas al Reglamento como algo legal pero que nos parece que no es políticamente correcto, después de una intervención donde prácticamente no ha precisado nada y ha criticado mucho. Por tanto, le agradezco que usted venga de manera rigurosa como siempre hizo en su etapa anterior

de secretaria general y ahora en su etapa de secretaria de Estado a informar con datos veraces, como hace siempre este Gobierno, con la verdad por delante, y no como venían otros, y algunos que somos ya veteranos en este Cámara lo recordamos, con datos que eran difíciles de controlar, porque no disponíamos de las nuevas tecnologías que hay hoy, e imposibles de ejecutar. No voy a hablar del PIT que tenía el Gobierno anterior, porque ya hemos hablado muchas veces en esta Cámara de aquellas siete hojas que eran las hojas de ruta de la planificación de las infraestructuras españolas del 2000 al 2007. Por tanto, enhorabuena por su intervención y su rigurosidad.

Desde el Grupo Parlamentario Socialista nos congratulamos de que con estos presupuestos se continúen consolidando las directrices marcadas por el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, el PEIT, porque dan continuidad y estabilidad a la política de infraestructuras y transportes del Gobierno de España y más en unos momentos como los actuales de cierta gravedad económica por la crisis financiera internacional. Estos presupuestos van a poder seguir consolidando esas prioridades que define el PEIT y recuerdo que siguen siendo la seguridad, el impulso a la movilidad urbana, el mantenimiento y la creación de nuevas infraestructuras, la atención, algo de lo que no se ha hablado aquí y a mí me gustaría resaltarlo, a los territorios no peninsulares, con más de 540 millones de euros solo de subvención al transporte marítimo y aéreo para los residentes y empresas de esas zonas; a pesar de que hoy no esté aquí ningún representante del Grupo de Coalición Canaria, hay que resaltar el esfuerzo de solidaridad territorial de este Gobierno, que no lo tuvieron los anteriores, por llevar a cabo para esos territorios extrapeninsulares, como son Ceuta, Melilla, Canarias y Baleares, políticas de subvención al transporte marítimo, al transporte aéreo, a la movilidad de los residentes y empresas, habiéndose incrementado ya en la pasada legislatura hasta el 50 por ciento de la bonificación al transporte marítimo y aéreo de esos territorios extrapeninsulares. A pesar de ese cumplimiento que se hizo la pasada legislatura de elevar las subvenciones del 33 por ciento en esos modos de transporte —este Gobierno lo dejó la pasada legislatura en el 50—, ahora se incrementan casi un 3 por ciento más. También el impulso al ferrocarril y a la mejora de nuevas carreteras, como se ha resaltado ya claramente con los datos. La verdad es que ya son muchos años los que llevamos Andrés y yo de portavoces en la Comisión de Fomento, pero me sorprende que, año tras año, venga insistiendo —desde el año 2004— en lo mismo, porque los datos que plantea no coinciden con los datos que tiene. Siempre digo lo mismo y se lo dije ayer también a la señora Solana, la viceportavoz, cuando vino la subsecretaria. Vienen aquí y presentan una retahíla de números que no se de dónde la sacan, pero desde luego de los Presupuestos Generales del Estado, no. El problema no es que lo hagan aquí —que ya es grave, y quieren dar a entender que el Gobierno miente en los

datos que plantea— sino que allá dónde va un dirigente del Partido Popular —llámese Bollillos, Par del Condado o Barcelona o Madrid— sacan esta retahíla de que los presupuestos no son ciertos y no recogen las partidas que se dicen. Me parece un debate de besugos y absurdo. Los presupuestos están ahí, son los que son. Se podrá estar a favor o en contra, pero discutir el número y el montante, la verdad, no lo entiendo. Y el Partido Popular una y otra vez, cada vez que interviene, vuelve a reprochar al Ministerio de Fomento y, en este caso, a la secretaria de Estado que viene con datos que no son ciertos. Espero que se aclare, porque insistir una y otra vez como lo hacen es un error y no soy capaz de entender por qué lo plantean porque es muy fácil de saber quién dice la verdad.

Al Grupo Parlamentario Socialista le parece adecuado el volumen global —ya no lo voy a precisar porque espero que usted lo haga de nuevo— de inversiones en ferrocarriles y en carretera que nos ha presentado y que estamos convencidos de que son los presupuestos que España necesita precisamente ahora, en estos momentos de crisis, y la decisión del Gobierno de seguir aumentando el volumen global de las infraestructuras al Grupo Parlamentario Socialista le parece valiente y responsable, porque estamos convencidos de que precisamente en este momento de crisis no se puede paralizar el que ha sido el proceso más ambicioso de planificación y de ejecución presupuestaria de un gobierno en la historia democrática de España: con el PEIT. Por tanto, el que un año más, a pesar de la crisis, el Ministerio de Fomento siga aumentando las inversiones en el volumen que lo ha hecho en ferrocarriles y carretera, cumpliendo las directrices marcadas por el PEIT al Partido Socialista le parece muy loable y lo que necesitaba España en estos momentos. No siempre se ha hecho así. Lo mismo que no siempre se ha hecho así cuando ha habido problemas de crisis económica y hay que repetirlo. Eso sí que lo hacemos los socialistas allá donde vamos, recordando cuando otros gobiernos recortaban, precisamente, los derechos de los más desfavorecidos con los famosos decretazos, con la congelación salarial de los funcionarios, etcétera. De ahí que el señor Rajoy, cuando se le pregunta qué es lo que cambiaría de los presupuestos, calle porque si hablara tendría que decir lo que hizo en su momento anterior, que es lo que haría ahora: atacar a los más desfavorecidos (**El señor Delgado Arce: No sea usted demagogo.**), paralizar las infraestructuras, reducir el progresivo aumento del Estado del bienestar y, en definitiva, una política neocon que ya se ha visto en el ámbito financiero a dónde conduce. Por tanto, el que el Gobierno socialista, y en este caso usted como secretaria de Estado, nos presente unos presupuestos donde de nuevo carreteras y ferrocarriles aumentan con esta situación de crisis económica y donde además el I+D+i sigue priorizándose, nos parece que merece la felicitación del Grupo Parlamentario Socialista. Además, el ferrocarril vuelve un año más, desde el 2005, siendo el modo de transporte con mayor inversión, donde se lleva a cabo un montante

total superior a los 8.000 millones de euro, que representan más de un 16 por ciento respecto al actual ejercicio de 2008, y ADIF y Seittsa —sin precisar, para no molestar al señor Ayala con las cifras y espero que la señora secretaria de Estado las repita— gestionan y canalizan un importantísimo montante económico. En definitiva, todo ello va a posibilitar renovar en este próximo ejercicio presupuestario que estamos analizando, el 2009, las autovías y los ferrocarriles de España que, bien que mal, nos encontramos cuando llegamos en marzo de 2004 al Gobierno.

También al Grupo Parlamentario Socialista le congratula que las inversiones estén enfocadas hacia algo que tampoco había sido tratado adecuadamente hasta 2004: el equilibrio territorial. Por eso sorprende que ahora el señor Ayala hable de desequilibrio territorial. Entendemos que uno de los análisis que se ha hecho después de estudiar el presupuesto, objetivos que ha tenido el ministerio de Fomento, ha sido la solidaridad con las provincias más desfavorecidas, el criterio de inversiones. Solamente hay que echar un vistazo a la distribución provincializada o en comunidades autónomas de España en los distintos modos de transporte —y especialmente lo que estamos hablando, en ferrocarriles y en carreteras— para ver que eso es así. Cualquiera que se moleste de verdad en ver los datos y que no venga con la lección aprendida año tras año sin cambiarla, verá que provincias que nunca antes estuvieron tratadas presupuestariamente de manera adecuada como Ávila, Zamora, Lugo, Salamanca, Cádiz o Jaén —por citar Andalucía, que la conozco mejor— son las primeras en el ranquin de inversiones, en el conjunto de incremento. Estoy hablando del análisis de este presupuesto de 2009 respecto a 2008. Pero es que viene siendo así desde 2005. Por tanto, aunque se haya ido el portavoz del Partido Popular, tengo que decirle que precisamente es lo contrario de lo que ha dicho. Si algo está haciendo adecuadamente, y el Grupo Parlamentario Socialista se felicita de ello, es una distribución equilibrada territorialmente. Porque ese es uno de los objetivos del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte: llevar a cabo un desarrollo de las infraestructuras de España de manera solidaria y primando la cohesión territorial.

Ayer, señora secretaria de Estado, ya hice esta pregunta que hoy le reitero a usted para que quede claro en el «Diario de Sesiones» y ante los españoles. No le voy a preguntar —porque ya lo ha dicho— cómo se adjudican, porque eso tiene un proceso técnico, sino algo más importante, le voy a preguntar qué criterio utilizan ustedes en el Ministerio de Fomento para distribuir territorialmente las inversiones. Porque ese es otro cantar —o cante, que dirían en nuestra tierra de Andalucía— y allá donde va el Partido Popular dice que el Gobierno ha discriminado a este u otro pueblo. Y puede haber las mayores inversiones en los presupuestos de ese u otro pueblo o esa gran ciudad que ellos, con este ejercicio que hacen de distraer cuáles son los números reales, como han hecho aquí, no lo presentan nunca y salen con

una cifra que no coincide. Incluso Murcia, señor Ayala que no está, pero me tengo que referir a él, porque yo no tengo culpa de que se haya ido cuando yo intervengo—, que usted dice que nunca se hace referencia a ella porque es su provincia, si lo analiza, tiene un incremento del 14,6 por ciento respecto al ejercicio actual en el conjunto de las infraestructuras del Ministerio de Fomento y se sitúa, ni más ni menos —cosa que no podían pensar en Murcia hace unos pocos años— en más de 303 millones de euros del conjunto de las inversiones del grupo de Fomento. Donde además, y eso lo oculta, se habla de Seittsa y cómo se adjudican los proyectos allí en Murcia, donde en ferrocarriles se destinan en esa provincia más de 154,67 millones de euros y en carretera, señor Criado —y aprovecho para felicitarle por su gestión porque las infraestructuras de carreteras que estaban muy abandonadas se están desarrollando cada año mejor— más de 94 millones. Por tanto, no se lo tome usted a mal cuando le hace ese reproche y tómeselo a bien lo que yo le digo, porque esta es la realidad. Lo que pasa es que es muy difícil para un portavoz venir aquí a felicitar al Gobierno por esas inversiones en la provincia que más le preocupa directamente a cada uno, por la que somos elegidos, y que haya sido tratada, un año más, adecuadamente con nuevos incrementos, como se viene haciendo de manera constante, llegándose este año a más del 14 por ciento, como acabo de decir. Queda muy bien hablar del desequilibrio territorial y distraer la atención, como se hace con Seittsa en Murcia, y no hablar de lo que concierne a la secretaria de Estado, que es el conjunto de los presupuestos en ferrocarriles y carreteras para toda España. Por tanto, que quede claro que al Grupo Parlamentario Socialista le parece excelente que —y a eso espero que responda la secretaria de Estado—, analizando el volumen total de dichos presupuestos en ferrocarriles y carreteras, se haya tomado como criterio el que acabo de decir. Sostenibilidad socialmente, teniendo en cuenta los desequilibrios, solidaridad, etcétera, y no otros, como dan a entender. Al hilo de esto, me gustaría pararme brevemente, porque el tiempo apremia, en un sitio donde el Partido Popular se ha cebado especialmente con el Gobierno en ese reproche de abandono: Madrid. Se ha hecho público en los medios nacionales, especialmente en un medio afín al Partido Popular, en el que cualquier cosa que analiza la distorsiona y donde aparece que el Ministerio de Fomento y el Gobierno de España han decidido...

El señor **PRESIDENTE**: Señor De la Encina, le debo indicar que ha superado su tiempo.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Voy terminado con Madrid, señor presidente. Madrid aparece en ferrocarriles como la tercera comunidad o provincia con 620 millones, después de Valencia y Barcelona. Hay una apuesta clara del Ministerio de Fomento por las infraestructuras ferroviarias de la Comunidad de Madrid. No puede ser de otra manera porque hay un millón de via-

jeros que utilizan cerca de 1.400 trenes diarios, que forman parte del sistema de transporte de la red de cercanías que tiene 300 kilómetros de longitud. Para atender ese flujo de movilidad desde la periferia al centro, es necesario seguir haciendo lo que está haciendo este Gobierno, mejorar las infraestructuras ferroviarias en Madrid. La estación de Atocha es utilizada por más de medio millón de usuarios cada día; es el punto, señorías, de confluencia de viajeros mayor de España. Por eso le quiero preguntar, señora secretaria de Estado, dejando claro que hay más de 620 millones de euros para ferrocarriles en Madrid, cuál es la inversión total prevista en la nueva conexión subterránea entre Atocha y Chamartín, y si ese proyecto, muy avanzado ya, va a solucionar los planes de movilidad y funcionalidad de Atocha y cercanías en Madrid, cuestión que preocupaba a otros grupos que no han podido estar hoy aquí, como Izquierda Unida, y en su nombre lo hago. Por último, me gustaría que me dijera para cuándo está prevista la finalización de la nueva estación de Puerta del Sol, que va a permitir el acceso directo al centro de la capital de España. Para ir terminando, señora secretaria de Estado, me gustaría que ampliase algo la información sobre las operaciones de integración del ferrocarril en las ciudades desarrolladas por el Ministerio de Fomento para el ejercicio 2009.

Para concretar, señor presidente, porque tengo que limitar mucho mi intervención, también le pregunto en carretera. El señor Jané, ilustre diputado que nos abandonó en la Comisión de Fomento la pasada legislatura por su nombramiento como miembro de la Mesa del Congreso de los Diputados, siempre se ha caracterizado por su preocupación, que le tenemos que agradecer todos los españoles, por los problemas de ámbito de la seguridad vial. Fue presidente de la Comisión de Seguridad Vial, a la que en gran medida, sigue preocupándose por estos temas. Mi grupo y yo compartimos con él su sensibilidad, porque si en algo también ha destacado el Gobierno socialista en esta etapa es en la lucha contra la siniestralidad vial. Y ahí están los resultados. Por cierto, quiero también felicitar al equipo de la Dirección General de Tráfico porque este no es un tema solo de Fomento, sino compartido. También compartimos las preguntas que ha hecho el señor Jané y me gustaría, para finalizar, muy brevemente, hacerle un par de preguntas. A final de 2009 vamos a tener casi 11.000 kilómetros de autovía en España, ¿cómo se contempla aumentar la seguridad en los desplazamientos de la red de carreteras del Estado? Sabemos que el Gobierno se ha marcado el objetivo de reducir la mortalidad en el año 2010 a la mitad de la que había en 2002. Vamos en la línea de conseguirlo y, obviamente, el Ministerio de Fomento tiene mucho que decir. Por tanto, junto con esa pregunta le planteo también, en cuanto a la movilidad —no a la seguridad— en los desplazamientos, qué ámbito de gestión contempla el presupuesto para el año que viene en lo que sería la eliminación de la congestión de los tramos interurbanos de la red de carreteras del Estado, porque nos parece muy loable las actuaciones que se están llevando a cabo por

el Gobierno socialista en su conjunto en esta materia, señor Jané, y usted lo sabe; y usted lo sabe porque lleva aquí, como yo, muchos años y sabe lo que se hizo y lo que se está haciendo ahora. Por ello, nos gustaría que profundizara más en una materia donde todos nos aterramos cuando hay una víctima de cualquier tipo, porque todavía siguen muriendo casi 4.000 personas en nuestro país como consecuencia de la siniestralidad vial. Por tanto, por favor profundice en la ejecución de las actuaciones programadas en el año 2009 para reducir progresivamente el nivel de accidentes, como se está haciendo, con el objetivo de que en el año 2010 consigamos alcanzar el nivel del objetivo europeo. Esa será una gran noticia porque significará que muchos de los españoles que antes perdían masivamente la vida en las carreteras, ahora son cada vez menos, y al llegar a ese objetivo habremos dado un avance en preservar vidas, donde las carreteras juegan un factor importante. Señora secretaria de Estado, no tengo más tiempo porque he abusado del límite que me dio el presidente y, en todo caso, si hay un nuevo turno, de nuevo volveré a hacerle algunas preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a todas las cuestiones planteadas por los portavoces de los grupos parlamentarios, tiene la palabra la secretaria de Estado de Infraestructuras, la señora Cruz.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRA-ESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): En primer lugar, quiero agradecer a los representantes de los distintos grupos políticos sus palabras, sus intervenciones, sus preguntas y el tono en el que han sido formuladas. Entiendo, como decía el presidente al principio de la sesión, que estamos en una sesión de información a los grupos parlamentarios para que puedan tener mejor criterio a la hora de plantear sus posibles enmiendas al proyecto de presupuestos que el Gobierno ha presentado. En ese sentido voy a tratar de contestar a las preguntas de carácter más general que SS.SS. me han planteado, y no duden que contestaremos al volumen de preguntas concretas que o bien se han hecho en este momento o bien nos las tramitará la presidencia para que podamos contestarlas en tiempo y forma, aunque el volumen de las preguntas planteadas por el conjunto de los grupos nos exigirá un esfuerzo adicional al que día a día venimos haciendo también en la contestación de sus preguntas parlamentarias a lo largo de esta legislatura.

Yo quería hacer una primera intervención de carácter general, y con ello quiero contestar a cuestiones que se me han planteado por los distintos grupos. En primer lugar, quiero decir que el Gobierno está haciendo con estos presupuestos el mayor esfuerzo inversor de toda la historia —se llame Ministerio de Fomento, se llame Ministerio de Obras Públicas, se llame Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo— en materia de infraestructuras de transporte terrestre, que es mi responsabilidad. Yo no he venido a presumir aquí de los presu-

puestos. Agradezco las palabras que el diputado De la Encina ha dicho. Yo lo que quiero transmitir a los señores diputados es que para nosotros es una gran responsabilidad el tener que ejecutar más de 15.000 millones de euros en el año 2009. No se trata de presumir, ni mucho menos, se trata de ejercer una responsabilidad que tenemos, porque detrás de esos 15.000 millones de euros hay mucho trabajo técnico, tenemos que hacer unas buenas obras para el buen servicio a los ciudadanos. Lo que nosotros vivimos en el día a día en el ministerio y en las empresas es realizar unos buenos estudios informativos, que llevan sus tiempo, y concertar y hacer convenios con otras administraciones y con la ciudadanía en el proceso de información pública sobre cuáles son las mejores alternativas. En ese sentido, a algunas de las preguntas que el señor Jané había hecho sobre el enlace entre el Mediterráneo y Aragón, quiero decirle que hay proceso de información pública que exige la concertación de intereses; intereses, públicos e intereses privados, que no son siempre fáciles de encontrar y dónde el interés general y el interés local, con frecuencia no son coincidentes. Ahora mismo, la ejecución de una obra pública exige un proceso de concertación y de saber, por parte de los que somos los responsables de trazar el proyecto final, cuál es el proyecto que sirve mejor al interés general, sin dejar de contemplar los intereses locales, y vuelvo a una referencia que ha hecho usted a la construcción de un nuevo enlace en un municipio concreto.

Sigo con ese proceso. Nosotros tenemos que coordinar nuestras propuestas con los intereses medioambientales a partir de una potente e importante —y que nosotros compartimos— necesidad de que todas las infraestructuras que construimos se hagan con la menor afección ambiental posible; también está ese proceso de concertación de la mejor propuesta técnica y económica por parte del Ministerio de Fomento con los intereses medioambientales. Tenemos que redactar buenos proyectos, tenemos que hacer las mejores adjudicaciones de obras y tenemos que exigir la mejor ejecución de las obras que hacemos. ¿Qué quiero decir con esto? Yo no estoy presumiendo aquí de 15.000 millones de euros, estoy transmitiendo la responsabilidad que el Gobierno da al Ministerio de Fomento y particularmente a esta secretaría de Estado de poner al servicio de los ciudadanos españoles en el año 2009 obras por valor de más de 15.000 millones de euros. De presumir, nada; si acaso —si me lo permiten— manifestar mi preocupación por esta responsabilidad conjunta de todos los responsables del Ministerio de Fomento —algunos me acompañan hoy—, pero saben ustedes que son muchas las personas que trabajan en este proceso en las empresas y en el ministerio.

Otra cuestión de carácter general de los criterios territoriales. Lo han planteado los representantes del Partido Popular y del Partido Socialista, no lo han hecho de forma expresa pero, evidentemente, como miembros de grupos políticos que representan a territorios, su preocupación está centrada en ello. No deberían hacer una

lectura parcial de las inversiones de Seittsa, de ADIF o de otro organismo, porque el Ministerio de Fomento tiene una visión de conjunto de sus inversiones; cuando asigna unas determinadas obras en carreteras a Seittsa se está haciendo con una visión de conjunto de lo que está licitando la Dirección General de Carreteras y qué se encomienda a Seittsa que haga. Por tanto, cuando el señor Ayala se ha referido a que hay un bajo crecimiento de inversión en la Dirección General de Carreteras —no repetiré la palabra que el señor Ayala ha dicho— debe saber que el mayor volumen de nuevas inversiones de nueva construcción de infraestructuras en carreteras están residenciadas en la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre. Hay que hacer una lectura conjunta de las inversiones en este caso del Ministerio de Fomento y en carreteras hay una asignación conjunta de lo que va a hacer la dirección general y lo que hace Seitt; por tanto, no hay discriminación, porque no se nos puede pedir que todas las empresas, incluidas las actuaciones en puertos y aeropuertos, tenga una distribución territorial equilibrada en todo del territorio; por tanto, hay que considerar conjuntamente lo que se hace. En materia de ferrocarriles sucede exactamente igual: qué hace Seitt, qué hace ADIF o qué hace la Dirección General de Ferrocarriles. No hay una asignación parcial o equilibrada en todos y cada uno de los modos de transporte y en todas y cada una de las empresas y direcciones generales, sino que hay una visión de conjunto en la distribución de nuestras infraestructuras.

Me cuesta trabajo decirlo, pero hay que saber que las inversiones que nosotros hacemos, que están territorializadas, incluso provincializadas, tienen un efecto en el conjunto del territorio y algunas veces tienen un efecto mayor en territorios en los que la inversión no está hecha directamente. Me refiero, por ejemplo —solamente pondré dos ejemplos—, a las inversiones que el ministerio tiene previstas y que están contempladas en la provincia de Zamora, a partir de la ciudad de Zamora, y que benefician fundamentalmente al acceso a Galicia. Por tanto —contestaré luego al representante del BNG respecto a esas inversiones—, las inversiones que se van a hacer, los tramos que están físicamente ubicados, territorialmente ubicados en Castilla y León están en los presupuestos de la provincia de Zamora y los que están en la provincia de Ourense están en la provincia de Ourense, con la relatividad de esta actuación. El objetivo fundamental de esta actuación es conectar Galicia con el conjunto de la red de alta velocidad de España, esté en Valladolid, esté en Zamora o esté en Ourense, pero no le quepa la menor duda de que la tramificación existente y los recursos responden a los kilómetros que esos tramos tienen en cada una de las provincias, con el sentido final que esto tenga en cuanto a si estamos beneficiando a Zamora o al conjunto del territorio peninsular.

Otro ejemplo muy concreto es la línea ferroviaria Palencia-Cantabria, también de Seittsa; vamos a poner

en marcha en este año la plataforma de tres tramos entre Palencia y Alar del Rey. ¿A quién beneficiará esta actuación? ¿A Palencia, a Alar del Rey o al conjunto de la cornisa cantábrica? Nosotros hacemos el esfuerzo de la territorialización de los recursos del Estado, pero nuestra responsabilidad es la red general de interés del Estado, la infraestructura ferroviaria y no me referiré a otras infraestructuras. Por tanto, estamos siguiendo unos criterios, como, por supuesto, el cumplimiento de los estatutos, que recogen unas partidas en un sentido y en otro, y una distribución territorial equilibrada, porque el Estado actúa y tiene competencia en el conjunto del territorio en materia ferroviaria y también en materia viaria, salvo las comunidades autónomas del País Vasco, Navarra y los territorios insulares.

Dicho esto con carácter general, voy a pasar ahora a las preguntas que me han formulado los señores diputados de los cuatro grupos intervinientes. En relación con el planteamiento que me ha hecho el representante del BNG y en alguna medida también el diputado del PP en relación con las actuaciones en Galicia, creo que este Gobierno está haciendo un esfuerzo inversor en Galicia; si he dicho que en conjunto —y esa es nuestra responsabilidad— el mayor esfuerzo inversor que tiene ahora mismo el Ministerio de Fomento es de más de 15.000 millones, eso cobra particular relevancia en el caso de Galicia, donde la inversión que el Ministerio de Fomento tiene prevista para este año se aproxima a los 1.600 millones de euros, superando el porcentaje de PIB y el de población de este territorio. Estamos satisfechos con esta intervención y creemos que además es necesaria. Contestaré también a una consideración que me han hecho como economista, por lo que ha saltado el diputado señor Pezzi, porque ambos compartimos la profesión de geógrafos, por lo que algo sé de territorio y algo intento saber de infraestructuras. Los territorios periféricos, en este caso Galicia, efectivamente siempre han tenido una menor dotación en infraestructuras; además, el acceso a Galicia, lo conoce el señor diputado mejor que yo, tiene unas condiciones geográficas muy complicadas, por lo que están siendo mucho más costosas estas actuaciones. Estamos orgullosos del esfuerzo inversor que estamos haciendo en Galicia y progresivamente vamos a seguir ejecutando y elaborando los ejes que están previstos en el Plan estratégico de infraestructuras y transporte.

¿Dónde estamos haciendo el esfuerzo en estos momentos? Sin duda, en el eje atlántico, donde están todos los tramos en obra, entre Vigo y Coruña —luego entraré en más detalles—, en el Santiago-Ourense y en el Lubián-Ourense. Creo que carece de sentido hablar del Lubián-Ourense, de lo que hay que hablar es del acceso, de la conexión en alta velocidad desde Madrid-Valladolid, pasando por todo el conjunto de Castilla y León, hasta Ourense primero, Santiago después y la conexión con el eje atlántico. Ahí están puestos los esfuerzos del Gobierno desde hace varios años, ahí estamos ejecutando obras; tenemos licitado el eje atlán-

tico completo. Ya nadie pregunta por el Santiago-Ourense —eso alegrará al presidente de ADIF— porque está todo en obra. Es lógico que ustedes pregunten solo por lo que todavía no hemos empezado; yo me alegro cuando no hay preguntas sobre algún eje, porque normalmente cuando no las hay es que las cosas van bien. Pero es lógico que los señores diputados digan ¿qué pasa con esto? Todo está en los distintos procesos que anteriormente he citado. Se está haciendo el esfuerzo en el eje atlántico y el tramo que he considerado, los 191 millones que usted ha citado, y que así está en los presupuestos, responden a todas las obras en ejecución en ese tramo. Usted dice —y nosotros lo compartimos plenamente— que el eje llega desde Ferrol a Tui. Efectivamente, lo compartimos, la conexión desde Ferrol hasta Tui, que es donde se encuentra la gran concentración de población gallega y la conexión con Portugal. Si ponemos muchos recursos, dicen ustedes que no lo vamos a cumplir; si ponemos pocos, dicen que son ridículos. Nosotros ajustamos los recursos, en unos casos por técnica presupuestaria y en otros por lo que efectivamente se va a ejecutar en esos proyectos, en esas actuaciones.

Hay una cuestión de carácter general relacionada con muchas preguntas que se han planteado. Cuando los señores diputados dicen que una actuación tiene una cantidad pequeña —no diré las palabras menos positivas que aquí se han dicho— de 60.000, 100.000 ó 50.000 euros, deben tener en cuenta que, en lo que es el capítulo 6, de las direcciones generales, nosotros estamos presupuestando, según los casos, los estudios informativos, los proyectos constructivos o la obra, y así está recogido mediante unas siglas, que son EI por estudio informativo, PC por proyecto y O por obra. En cada caso estamos presupuestando esas actuaciones y cuando se pone una cantidad pequeña es porque corresponde a un estudio informativo que se va a terminar ese año. Un proyecto constructivo con una cantidad pequeña es el final de la ejecución. Estamos programando cada año la finalización de un estudio informativo, la finalización de un proyecto de construcción y finalmente el conjunto de la obra. No están entremezclados. Hay procesos que nos exigen una inversión fuera de las direcciones generales cuando están haciendo los estudios informativos, dependiendo de que obtengamos o no las declaraciones de impacto, o los procesos de información pública, que requieren unos análisis. Si programáramos la ejecución de la obra, sí compartiría que pudiéramos decir que estamos programando de forma no realista. Estamos programando de forma realista y entonces dicen que hay una cantidad pequeña. No, señorita, estamos terminando un proceso, un estudio informativo o un proyecto constructivo y estamos poniendo en la ejecución de obra las cantidades necesarias para esa anualidad, sobre todo cuando la obra se inicia en ese año.

En cuanto a algunas de las cuestiones que ha planteado el representante del Bloque Nacionalista Galego, por el Grupo Mixto, seguimos trabajando, conociendo las dificultades que tiene, para la extensión del eje atlán-

tico desde Coruña a Ferrol. Desde luego el señor Rodríguez fue uno de los impulsores en su momento, con la Dirección General de Ferrocarriles, para ir buscando las mejores soluciones para un territorio tan complejo. Iniciaremos obra el año que viene.

En cuanto a los accesos ferroviarios a los puertos, tenemos una partida de carácter genérico. El ministerio está trabajando en este momento en un plan para el impulso de la utilización del ferrocarril para transporte de mercancías y entendemos que son básicas las conexiones con los puertos. No se puede planificar la construcción de un puerto exterior si simultáneamente y en paralelo no se han llevado a cabo estas actuaciones de carácter viario y ferroviario, pero estamos trabajando y tenemos un capítulo específico para los puertos gallegos de acceso por ferrocarril a los puertos. Señor Jorquera, si hay alguna cuestión que no le haya contestado le rogaría que me la volviera a hacer o con mucho gusto se la contestaría por escrito.

Ha hecho también alguna referencia —como asimismo el señor De la Encina— al caso concreto de la estación intermodal de Santiago. La financiación de la estación se hace en el marco del convenio que en su momento firmamos con el ayuntamiento y la Xunta. Está prevista la celebración de una próxima reunión para cerrar el acuerdo. Las financiaciones de las operaciones de integración ferroviaria o estaciones intermodales se hacen en el marco de esos convenios con la Xunta, con la comunidad autónoma y con los ayuntamientos y la partida que aporta el Ministerio de Fomento. Creo que tenemos recursos muy importantes que no aparecen reflejados en los presupuestos. Una parte es responsabilidad de las administraciones locales y autonómicas y una buena parte, generalmente más del 50 por ciento, de Fomento. En resumidas cuentas, no está recogido en los presupuestos porque depende de la firma del convenio, de las aportaciones de cada administración según el acuerdo al que finalmente se llegue. Está prevista la finalización de las obras del acceso del puerto de Vilagarcía de aquí a un año, en octubre de 2009. Las variantes que ha planteado se encuentran, en el caso de A Estrada, en proceso de finalización del proyecto, y en el caso de la variante de Ordes se está realizando todavía el estudio informativo. No se le escapa al señor diputado que las características de ocupación del territorio gallego exigen en cuanto a información pública y declaración de impacto ambiental un proceso de concertación importante con municipios y vecinos.

En cuanto a la línea de alta velocidad Olmedo Zamora-Ourense, creo haber contestado inicialmente. Los recursos que están asignados a la provincia de Ourense son los que corresponden a los tramos que hay que licitar en Ourense y los tramos pendientes en Zamora se encuentran en la provincia de Zamora. Se ha dudado de la existencia de los proyectos, pero están en unos casos en proceso de supervisión y en otros en proceso de finalización y se irán licitando a lo largo de 2009. Otra cuestión es la forma de recibir los recursos la Sociedad

Estatad de Infraestructuras de Transporte Terrestre mediante convenio con el Estado. El Gobierno ha puesto 2.100 millones mediante convenio. Nosotros veníamos aportando unas cantidades en los presupuestos anteriores para la construcción de la línea de alta velocidad hacia los accesos a Galicia, desde Valladolid hasta Zamora y hasta Puebla de Sanabria, en menor cuantía de lo que este año se ha consignado. Efectivamente, este año están consignados los recursos para la contratación de toda la plataforma hasta Ourense, que son 2.100 millones en conjunto desde lo que tenemos contratado ahora hasta la entrada a Ourense. Es el coste total de la plataforma. La forma de asignar esos recursos en los presupuestos a la Seitt es de acuerdo con las aportaciones de capital que el Estado, en este caso el Ministerio de Economía y Hacienda, decide hacer a la Seitt. Una cosa son las aportaciones de capital y otra cosa es la ejecución, pero no dude S.S. que a fecha de hoy están garantizados por parte del Estado todos los recursos para la construcción de la plataforma de acceso a Galicia de lo que no teníamos contratado hasta ahora, que era a la altura de Cernadilla hasta los accesos a Ourense.

En materia de carreteras creo que he contestado a las cuestiones de carácter general. En algunos casos ya están en fase de proyecto constructivo. No ha preguntado S.S. por aquellas actuaciones que se encuentran en obras, por lo cual supongo que entiende que se está avanzando. Nuestros recursos en carreteras están en 350 millones de euros y en ferrocarriles superan los 900 millones de euros en Galicia. Entre las actuaciones por las que S.S. pregunta, entre Vigo y Porriño o de la A-57, se hallan en proceso de redacción de los proyectos constructivos. Le repito a S.S. la reflexión de carácter general que hacía sobre la necesidad de que nuestras actuaciones deben ir programándose progresivamente. Todo no puede ser abordado simultáneamente: la ejecución de la A-54, la A-52, la A-57, los ferrocarriles, los accesos a los puertos... Todo está en la programación, pero en distintas fases de ejecución, y creo que los proyectos necesitan un proceso de maduración en el que las prisas no son buenas. En cualquier caso, estoy abierta, como no podía ser de otra manera, a las observaciones o puntualizaciones que usted quiera sobre mi intervención y a aclararle verbalmente o por escrito lo que S.S. estime oportuno.

Con relación a la intervención del representante de CiU, agradezco en primer lugar sus palabras de enhorabuena por este cargo, que para mí siempre son más de preocupación que de enhorabuena. Yo siempre digo que la enhorabuena cuando uno se vaya, al salir, no al entrar, porque ahora yo más bien pienso en la responsabilidad que tenemos en este tipo de puestos. Trataremos de contestar las preguntas escritas en el tiempo previsto para que SS.SS. puedan plantear las enmiendas que estimen oportunas.

He explicado anteriormente alguna cuestión de carácter general. Respecto a la ejecución presupuestaria, ¿dónde van las partidas no ejecutadas? Depende de si

estamos hablando de las empresas públicas o de los Presupuestos Generales del Estado. En el caso de las empresas públicas esas partidas siguen consignadas a esos proyectos. Agradezco las palabras del señor Jané en el sentido de reconocer que cuando las actuaciones no avanzan no es por falta de voluntad de los gestores, sino porque la realidad territorial y la realidad democrática exige unos procesos de concertación y de atención a esos intereses y a esa discusión permanente entre el interés local y el general que exige tiempo. Alguna vez he hablado de los tiempos muertos en la ejecución de las actuaciones, que alguien no entendía. Los proyectos tienen un periodo de elaboración, pero hasta la finalización de los mismos hay unos tiempos muertos como consecuencia de los ajustes y además de la responsabilidad de la supervisión de los mismos por parte del Ministerio de Fomento. Los procesos de información pública y de estudios informativos necesitan un periodo de maduración y de concertación territorial que nuestra sociedad, cada vez más exigente y más democrática, nos exige.

En el caso de Cataluña hay una situación singular, efectivamente, por la disposición adicional tercera. Su señoría conoce bien que a principios del año 2008, una vez analizados los recursos, hubo una aportación extraordinaria —y es una responsabilidad de Hacienda, no del Ministerio de Fomento—, cuya cantidad no recuerdo exactamente, pero estimo en torno a los 700 u 800 millones de euros, de los cuales han sido asignados a Fomento 357 millones de euros, que se han formalizado en sendos convenios firmados con Seittsa, uno, por valor de 107 millones para carreteras y otro que se acaba de firmar por 250 millones para actuaciones en la red convencional de ferrocarril. Por tanto, es el Ministerio de Hacienda, de acuerdo con la disposición adicional tercera y de acuerdo con el Gobierno de la Generalitat, el que finalmente toma las decisiones sobre cuáles son las partidas que deben ser incorporadas en el siguiente ejercicio presupuestario. Me consta que esa partida superó los 700 millones de euros en 2007 y fueron asignados —respondo por lo que a nosotros nos afecta— a Fomento 357 millones de euros y creo que había otra partida similar para otros ministerios, pero no debo ser yo quien dé esa cantidad. Al mismo tiempo, sabe S.S., que se han firmado convenios para la liberación de peajes en determinados tramos, con acuerdos con la Generalitat, en cumplimiento de la disposición adicional tercera. Es en ese marco donde deben hacerse esas aportaciones. Su señoría sabe también —buscaré el dato para no equivocarme— que ya el Estado realiza en estos momentos una aportación de 80 millones de euros para la reducción de peajes en el conjunto de las autopistas estatales que se encuentran en el territorio de Cataluña.

Tengo aquí alguna de las cuestiones concretas que me ha planteado. Sobre la plaza de los Carros, creo que ya está licitada. Respecto a la conexión de la T-310 en la variante de Reus, es una actuación de conservación. No todas las actuaciones del ministerio están una por una

especificadas, particularmente las que corresponden a conservación. Concretamente, la conexión por la que S.S. pregunta, la de la T-310 en la variante de Reus, es una actuación que se va a abordar a cargo de los recursos en conservación y que se va a llevar a cabo en los próximos meses.

También se refería S.S. al tema de seguridad vial —también lo ha planteado el diputado socialista—, en el que estamos priorizando las actuaciones en tramos de concentración de accidentes. Contestaré conjuntamente al diputado socialista. ¿Qué se está haciendo por la seguridad vial en materia de infraestructuras? Todo, señorías. Todo lo que se hace en carreteras mejora la seguridad vial, desde la duplicación —hay a quien no le gusta el concepto— o la construcción de una autovía en sustitución de un eje convencional, por los cruces más peligrosos que en las mismas se produce, a la construcción de variantes para que la carretera no pase por el centro de una población, las actuaciones de refuerzo de firme —que habrá más de 550 millones en el presupuesto de 2009— y, particularmente dos temas, los tramos de concentración de accidentes y las actuaciones en barrera de seguridad. Nosotros hemos actuado en la legislatura pasada en más de 400 tramos de concentración de accidentes. Tenemos ahora mismo identificados 770 y en breve será presentado un plan específico de la legislatura por parte de la ministra del tratamiento de los mismos. Quiero reiterar aquí, porque algunas veces no es suficientemente conocido, que el concepto de tramo de concentración de accidentes es un concepto relativo, ponderado y dinámico. Es ponderado por el volumen de tráfico que transita por las carreteras. Nosotros tenemos el 15 por ciento del conjunto de la red de carreteras que existen en el país, uniendo comunidades autónomas, diputaciones, etcétera, pero la red de carreteras del Estado circula más del 50 por ciento del conjunto del tráfico; sin embargo, tenemos menos del 50 por ciento de los accidentes de carretera en general. Tampoco voy a presumir de ese dato, porque en ese terreno nunca presumiré.

Volviendo al concepto de tramo de concentración de accidentes decía que es también dinámico, porque los tramos de concentración de accidente que tenemos están siendo sustituidos por otros tramos por su relatividad, es decir que cada vez somos más exigentes en la definición de qué es un tramo de concentración de accidentes, en la medida en que los tramos de concentración de accidentes de hace cinco años han sido sustituidos y ya la concentración de accidentes que se produce es menor en términos cuantitativos. Por tanto, siempre existirán en la red de carreteras del Estado tramos de concentración de accidentes, porque siempre habrá tramos que tienen más accidentes que otros. ¿Dónde está nuestra preocupación? En definir cuáles son las causas del tramo de concentración de accidentes, que a lo mejor es porque hay un anuncio y la gente se para a mirar o hay unas condiciones meteorológicas singulares en los puentes por la existencia de neblina o lo que sea. Por tanto, en los tramos

de concentración de accidentes, en algunos casos son responsabilidad de la infraestructura y en otros casos es responsabilidad de un conjunto de circunstancias que afectan a la circulación, pero que no son responsabilidad de la infraestructura. Dicha esta teórica —que el diputado Jané conoce, pero es bueno recordarlo al conjunto de la ciudadanía para la que trabajamos—, le diré que nosotros hemos trabajado regularmente en tramos de concentración de accidentes. Creo haber dicho —y si no lo reitero— que en el presupuesto para 2009 hay 135 millones previstos para estas actuaciones y que será una actuación que, como el mito de Sísifo, nos obligará a estar permanentemente trabajando en lo mismo, porque siempre habrá algunos puntos en los que el riesgo de accidente sea mayor por circunstancias vinculadas a la infraestructura o por otros factores.

En el caso de los motociclistas, la señora ministra ya ha presentado un plan para actuación en barreras de seguridad en carreteras. Esas barreras de seguridad tienen que atender a los riesgos de accidentes que afectan a todos los usuarios de la carretera, sean camiones, sean vehículos ligeros, sean motoristas. Ese es el tráfico que está circulando por nuestras carreteras. Hay un plan específico para tratamiento de motoristas. Se ha desarrollado un modelo propio por parte de la dirección general para proteger las barreras que tradicionalmente se venían instalando, pero, efectivamente, nosotros tenemos que atender a todos los accidentes, a todos los usuarios de las carreteras. Las barreras de seguridad salvan vidas. Eso lo sabe el señor diputado como lo sabemos nosotros. Las barreras de seguridad siempre salvan vidas. Nosotros estamos trabajando ahora para ver con qué radio de curvatura debemos establecer nuevas barreras de seguridad, si deben de colocarse específicamente en las zonas de acceso a las autovías y naturalmente cuáles son los usuarios que tenemos en unas y otras. Siempre salvan vidas las barreras de seguridad. Tenemos un programa específico de colocación de barreras en las de nueva construcción y en las ya existentes específicamente para los motoristas. En ese sentido, esa afirmación que S.S. ha hecho del excesivo uso de guardarraíles para coches, en relación con los motoristas, no le quepa la menor duda de que nosotros tenemos que atender al tráfico de motoristas y al tráfico del conjunto de nuestras carreteras colocando las barreras que responden a las necesidades del conjunto del tráfico, y hay un programa específico para la construcción de barreras para motoristas.

Al tema de peaje creo que he respondido anteriormente. Es posible que en los recursos adicionales que irán en las disposiciones adicionales, como se hizo el año pasado, se plantee eliminación de peajes en los ya existentes, de acuerdo con la disposición adicional tercera y con la negociación conjunta que se haga con el Gobierno de la Generalitat.

En el tema de la A-7, los tramos que usted ha enumerado se encuentran en algunos casos —como decía anteriormente— en estudio informativo y, por lo tanto,

no necesitan más dotación de la que está prevista en los presupuestos. Lo mismo ocurre con los tramos que no están en obras hasta Lleida, que se encuentran también en estudio informativo. Ya me he referido a la ejecución del eje mediterráneo. Parece que el señor diputado quiere que yo me manifieste a favor de la conexión desde el eje mediterráneo de la N-420 con las dos grandes alternativas. Nosotros las estamos estudiando, vamos a sacar ambas a información pública y vamos a ver, primero, condiciones técnicas de construcción de una y otra, condiciones económicas y condiciones ambientales y con eso haremos una propuesta de alternativas en el estudio de información pública. No parecería prudente que el secretario de Estado, que finalmente termina aprobando el estudio informativo, se manifieste el primero respecto a cuál debe ser el mejor trazado en términos económicos, ambientales, territoriales y sociales, sino que tendré la responsabilidad de firmar la aprobación del estudio informativo por el cual, finalmente, se decida.

El señor **PRESIDENTE**: Señora secretaria de Estado, le ruego que vaya terminando.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTA DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITTS** (Cruz Villalón): Finalmente, en relación con la preocupación del señor diputado del Partido Popular por la diferencia de los 470 millones que él encuentra, le diré que no están en el área de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, y sé donde están. ¿Quiere que se lo diga? **(El señor Ayala Sánchez hace signos afirmativos.)** Están en Sasemar, están en la Agencia de Seguridad Aérea, están en Correos, etcétera. Sí, lo tengo aquí, uno por uno, todos recogidos. Esa es una pregunta que debería responder la subsecretaria, responde al área general y cuando yo he visto adónde correspondía, he hecho la suma con mis datos y con los que me han facilitado, y no se preocupe, señoría, porque todos los datos están en el presupuesto y responden a algunas de las actuaciones de empresas que parece que usted no ha identificado como dependientes del Ministerio de Fomento.

De lo de presumir ya me he explicado bastante, o sea que de eso ya no voy a hablar más, porque además el presidente pide concreción y así lo haré. Se ha planteado el tema de los presupuestos de Seitt. Creo que ha quedado claro que los presupuestos de Seitt no tienen ninguna voluntad de equilibrio territorial por sí mismos, sino que están en el conjunto de los presupuestos del Estado, ya sean con carreteras y con ferrocarril. Los criterios de adjudicación de obra a Seitt y ADIFF es una decisión del Ministerio de Fomento. Sobre qué eje está desarrollando Seitt y qué eje está desarrollando ADIFF no hay ningún criterio preconcebido. Hay alguna serie de obras que estaban ya encomendadas a ADIFF cuando

nosotros llegamos y se han mantenido, y el ministerio ha ido decidiendo, una vez creada Seitt... **(El señor Ayala Sánchez: Algunas han cambiado.)** Se ha cambiado Santiago-Ourense. Ha sido una decisión perfectamente reconocida, firmados los convenios públicos y, entonces, sí ha cambiado Santiago-Ourense una vez que se toma la decisión de que el eje desde Valladolid hasta Ourense lo ejecute la Seitt y que dé continuidad hasta Ourense. Por tanto, es un único eje el que hay y es el único que se ha cambiado por coherencia con las actuaciones que tenemos. Es una decisión que tomamos anualmente. Nosotros decidimos, cuando se constituye la Seitt, asignarle el eje Sevilla-Cádiz; se le asignó la variante de Camarillas como una actuación singular. Este año tiene el eje Palencia-Alar del Rey y todo el gran eje gallego desde Valladolid hasta Ourense. Probablemente, algo se me olvidará. Estas son las grandes actuaciones de Seitt y el resto lo está haciendo ADIFF. En el caso de la Seitt, usted debe saber que una cosa son las aportaciones de capital que el Estado está haciéndole y otra es la ejecución presupuestaria. De hecho, ya le he dicho que este año, gracias a la dotación que ha tenido la Seitt de aportaciones de capital, esté previsto que su ejecución presupuestaria sea superior el año 2009 a las aportaciones de capital.

Del Plan Galicia creo que también he contestado, globalmente hablando, cuando lo he hecho de forma general al diputado del BNG. Desde luego, nosotros lo que hemos hecho ha sido darle coherencia, sentido, esfuerzos técnicos y recursos económicos a algo que ustedes, en un momento de agobio, tuvieron que inventar. Por lo tanto, nosotros hemos ido más allá de las actuaciones en estos cinco años. La prueba —lo he dicho anteriormente— es que tenemos una inversión en Galicia de 1.578 millones de euros de ejecución que vamos a hacer en este año y con una proyección respecto a las obras que anteriormente mencionaba para el conjunto de las previstas en el PEIT, que, desde luego, da coherencia, da sentido y da credibilidad a lo que el Gobierno está haciendo a favor de Galicia en ejecución de infraestructuras viarias y ferroviarias, sin hacer mención a las que no son competencia de esta secretaría de Estado.

En cuanto al AVE a Levante, no entiendo cómo ante una actuación que se encuentra toda ella en ejecución, toda ella en obra —en la que el presidente de ADIFF si S.S. quiere, entrará con todo detalle—, cuando todos los meses el consejo de administración de ADIFF está licitando obras por valor de 300, 400 ó 500 millones de euros para los tramos de Alicante-Murcia, puede usted negar la evidencia. ¿Cómo se puede negar la evidencia respecto al AVE a Levante? Los presupuestos de ADIFF le pueden demostrar que se está construyendo en todo el conjunto.

También he hecho una referencia a que los presupuestos de la Dirección General de Carreteras son conjuntos. Los incrementos que se están dando fundamentalmente en Seitt son en crecimiento y la Dirección General de Carreteras ha puesto fundamentalmente sus

recursos en las obras de conservación, pero Seitt forma parte de la secretaría de Estado y se toman las decisiones conjuntamente.

En relación con las autovías de primera generación, señoría, las bajas que realizan las empresas es una responsabilidad de las empresas, no una responsabilidad del Ministerio de Fomento **(El señor Ayala Sánchez: ¡Hombre!)** Es una responsabilidad de las empresas porque nosotros tenemos unos criterios. Las bajas que realizan las empresas es una responsabilidad de las empresas, no del Ministerio de Fomento, eso lo sabe usted perfectamente. De todas maneras, las autovías de primera generación es una actuación singular, porque las bajas no están en las obras sino en los recursos que el Estado va a aportar a esas empresas cuando estén terminadas las obras. No estamos hablando de bajas de ejecución de infraestructuras sino del pago por parte del Estado a esas empresas una vez que estén en servicio. Yo puedo hablar de lo que usted estime necesario, en el segundo turno, me dice el presidente, respecto a las autovías de primera generación.

Perdón, presidente, y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señora Cruz, por su intervención y por sus informaciones. De acuerdo con lo previsto en Mesa y portavoces, si alguno de los grupos quiere formular alguna pregunta concreta, tendrá una respuesta concreta. Para ello, señorías, utilizaríamos un máximo de dos minutos. Señor Jonquera, tiene la palabra.

El señor **JORQUERA CASELAS:** Señor presidente, le pido en primer lugar un poco de transigencia teniendo en cuenta una cosa. Usted reconocerá que tanto en la sesión de ayer como incluso en la de hoy he procurado limitarme prácticamente a la formulación de preguntas, por el objeto informativo que tienen estas comparecencias. En virtud de lo que ha contestado la secretaria de Estado, me gustaría recabar una serie de precisiones y hacer otras sobre el sentido de mis preguntas, al objeto de clarificar las respuestas que me ha dado. De esa manera y procurando ser breve coincido en que no todo puede realizarse simultáneamente, por eso el BNG ha sido muy selectivo a la hora de formular preguntas. Debo admitir que en mi anterior intervención, a medida que iba hablando tenía complejo por si la estaba atiborrando con preguntas referidas a Galicia, pero tengo que decir que después de escuchar a otros portavoces ese complejo se me curó de inmediato. He intentado ser tan selectivo que me he centrado fundamentalmente en el ferrocarril. Eso no quiere decir que por no hacer preguntas demos por buenas las actuaciones. Si hablásemos de la red viaria, hay muchas más actuaciones aparte de a las que me he referido. Podríamos hablar de la dotación para ampliar en un tercer carril la P-9, de la marcha de la autovía Santiago-Lugo o de la autovía Lugo-Ourense, pero como consideramos que Galicia tiene sobre todo un déficit en materia ferroviaria —lo cual no quiere decir

que no tengamos carencias importantes en la red viaria— y como consideramos que los recursos públicos no son ilimitados, que no todo se puede abordar simultáneamente, he preferido limitarme en la red viaria a recabar información sobre una serie de actuaciones puntuales, no a hacer una consideración general sobre las actuaciones de su departamento que afectan a la red viaria gallega, y centrarme en el ferrocarril.

Dicho esto y hecha esta precisión, señora Cruz, somos perfectamente conscientes —imagino que usted presumirá eso— de que para conectar Galicia con Madrid por AVE no solo son necesarias actuaciones en Galicia, obviamente son necesarias actuaciones en Zamora y en Valladolid para completar la conexión. Usted también sabe que hay un desglose en los presupuestos en cuanto a su inversión territorializada. Ese es el sentido de nuestra pregunta, porque no nos gustaría que se inflase artificialmente la consignación presupuestaria en Galicia para decir que se cubren determinados objetivos. El Bloque Nacionalista Galego, como es consciente de que los recursos públicos no son ilimitados, considera que es fundamental no solo demandar dentro de unos límites razonables mayor esfuerzo inversor, sino también hacer una distribución racional del gasto. Por eso —y ese era el sentido de mi pregunta, señora secretaria de Estado— nos sorprende sinceramente la dotación para el tramo Lubián-Ourense teniendo en cuenta que en el mejor de los supuestos el proyecto de cuatro de los seis subtramos no estará culminado como mucho hasta dentro de un año. Tenemos dudas razonables sobre la capacidad de absorción de esa cantidad consignada; le aseguro que no son dudas exclusivas del Bloque Nacionalista Galego, sino dudas que comparten expertos en materia ferroviaria en Galicia. Al mismo tiempo que planteamos esto, no comprendemos por qué no se dota más al eje atlántico ferroviario, que consideramos que tiene más capacidad de absorción, y en particular cómo no se dotan más los tramos Ferrol-Coruña y Vigo-frontera portuguesa. Ese era el sentido de mis preguntas, simplemente a efectos de hacer precisiones.

Voy a procurar ser enormemente concreto, dado que usted ha tenido la deferencia de contestar a todas las cuestiones que le he formulado. Usted ha dicho expresamente que en el tramo Ferrol-Coruña se iniciará obra en el año 2009, si no he entendido mal y si no le pido que me corrija. Con la dotación presupuestaria que figura en este proyecto, entendemos —le pido que me lo aclare— que eso solo afectaría al tramo de un kilómetro y medio de acceso a la estación de Ferrol. Consideramos que si hay voluntad política, si se hace un esfuerzo, si se concluye ya el estudio informativo y si se acomete la redacción del proyecto constructivo y de la licitación de obra simultáneamente entre Ferrol y Betanzos, sería posible iniciar obra en todo ese subtramo. Señora Cruz, le aseguro que no queremos ser prejuiciosos, pero usted sabe que cuando no hay voluntad de acelerar un proyecto, el mecanismo al que se recurre muchas veces es mantenerlo empantanado en una situación de estudio informativo eternamente. Esa es la situación objetiva del

tramo entre Ferrol y Coruña, en particular del subtramo Ferrol-Betanzos, porque somos concededores de que de Betanzos a Coruña se ha descartado el itinerario inicialmente previsto y se contempla uno nuevo y eso obliga a hacer un nuevo estudio informativo, pero de Ferrol a Betanzos no lo comprendemos. Por tanto, esa explicación no nos satisface y le pediría mayor precisión.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señora Cruz, gracias por sus respuestas. Quiero hacerle algunas precisiones en este turno. En primer lugar, estamos totalmente de acuerdo en su definición técnica de los tramos de concentración de accidentes. Coincidimos con ella. En cambio no coincidimos, señora Cruz, con una manifestación que usted ha hecho aquí y a la que le quiero contestar. Usted dice: Las barreras de seguridad siempre salvan vidas. Pues yo le digo que no, señora Cruz, que no es verdad, que esa apreciación en genérico —las barreras de seguridad siempre salvan vidas— lamentablemente no es así. Algunas barreras de seguridad, por su diseño, contribuyen a aumentar las lesiones e incluso las muertes de determinados usuarios de las vías, en concreto los motoristas. Por tanto, se lo digo con conocimiento de causa. No todas nuestras barreras de seguridad salvan vidas, lamentablemente, algunas por su diseño antiguo y otras porque en el nuevo diseño no hemos encontrado la fórmula exacta para prevenir esas lesiones. Por tanto, le pediría que se hiciera una auditoría seria en las que dependen de la Administración General del Estado, para conocer exactamente las que deben cambiarse y sustituirlas todas. Habría que hacer un plan y llegar al objetivo final de que no exista un solo tramo dependiente de la Administración General del Estado con una barrera de seguridad que pueda conllevar la mutilación o la muerte de un motorista. Así se lo pide Convergència i Unió. En su respuesta a mi pregunta en materia de seguridad vial, usted ha anunciado que la propia ministra traería aquí un plan para dar respuesta a los más de 700 tramos de concentración de accidentes detectados. Ya le adelanto que daremos apoyo a ese plan de la ministra, porque eso es lo que debe hacerse, eliminar todos los tramos de concentración de accidentes de acuerdo con esa definición que ha hecho al inicio.

Para finalizar, he realizado una serie de preguntas que no han sido contestadas, quizá porque algunas eran muy concretas. Aunque no estén en la relación escrita, están en el «Diario de Sesiones», por lo que le pediría que nos aportara una respuesta. En dos en concreto me gustaría hacer una precisión. Sobre el peaje de l'Aldea, sobre ese tramo que va desde Amposta hasta l'Ampolla, que liberaría la 340, la pregunta concreta que le haría es si ese peaje se va a liberar. Por otro lado, entiendo que no se quiera mojar. Usted ha dicho que de Valdeatorfa, de la N-420, de Aragón al Mediterráneo se abriría una infor-

mación pública. No se ha querido mojar. No pretenda —ha dicho— que la secretaria de Estado diga cuál es la mejor opción. Para *Convergència i Unió* no hay duda de cuál es, bajando por el eje del Ebro. Puedo entender que no se moje y no adelante cuál es la solución, pero nos gustaría saber cuándo se va a realizar esa información pública, en qué plazos. Dado que usted lo ha anunciado ahora, díganos qué calendario hay para conocer esa información pública.

Para finalizar, ahora sí que sí, sobre la ejecución sobrante cuando termina un ejercicio presupuestario, esas partidas que no se han ejecutado, usted nos ha dado unos datos aproximados de las que han llegado a Fomento y cómo se han distribuido. Nos gustaría que al aportarnos las respuestas por escrito nos dijera con certeza cuál es exactamente el remanente que sobró de 2007 y de qué forma se aplicó en este caso la disposición adicional tercera del Estatut.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, señor Ayala, ¿tiene algo que añadir?

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Intervendré más brevemente que los anteriores portavoces, simplemente haré una puntualización. Señora Cruz, que mencione por tercera vez en estas comparecencias el Plan Galicia como un invento me parece un poquito de falta de respeto a una decisión tan importante y a unas obras que se planificaron y que ustedes están ralentizando. Señora Cruz, yo le he hablado de ejecución presupuestaria según sus datos. Cuando usted dice que el corredor de Levante está en cualquier fase, naturalmente que está en cualquier fase, se lo encontró usted todo ya en alguna fase de estudios informativos, de proyectos de ejecución de obras, no había nada en servicio y de hecho ustedes han tardado cuatro años y medio en poner en servicio 16 kilómetros, que es toda la obra que han hecho en la Región de Murcia. Cuando ustedes dicen por tres veces a la opinión pública que se aprueba una licitación —lo dicen con el Consejo de Ministros, cuando lo anuncia el consejo de administración de ADIF y cuando se publica en el boletín— no quiere decir que las obras se estén ejecutando, ni muchísimo menos. Yo le he hablado a usted de las pérdidas de la inversión presupuestaria del corredor de Levante y no de otra cosa. Por tanto, me gustaría que me contestara. Si usted va a dejar para la segunda parte de su intervención la respuesta sobre las anualidades de la Dirección General de Carreteras o las autovías de primera generación, nos parecerá muy bien que nos conteste. En cuanto a las bajas, señora Cruz, que haya aumentado más de 20 puntos la media de las bajas de adjudicación en la Dirección General de Carreteras en la pasada legislatura no es normal, ni decir aquí que la responsabilidad es de los constructores cuando hay una responsabilidad *in vigilando* de la ejecución. Si hay bajas del 40 por ciento, o los proyectos son una birria o la flexibilidad para los complementarios y los modificados es muy grande, y ni me creo una cosa ni la otra.

Por último, le podía haber hablado del programa 451.N en cuando hay una transferencia de 2.070 millones de euros para la adquisición de acciones de participación del sector público en Seittsa, que no lo he hecho antes. Yo entiendo bien cuándo se hace una cosa u otra. Tampoco le he hablado de los préstamos a promotores para las infraestructuras de carreteras. Le he hablado de lo que es falta de ejecución y de lo que es deslizamiento presupuestario. Evidentemente ustedes están haciendo ingeniería financiera con una empresa que quieren que no consolide sus créditos con los del Estado y no tiene actividad ninguna que vaya a compensar esa posibilidad de no consolidar. Veremos con qué problemas nos encontramos con Seittsa dentro de unos años; de lo cual tampoco le he hablado y es un problema que también conozco.

Le pido disculpas por si la he llamado antes economista, ya que es usted geógrafa. Lo lamento profundamente. Conmigo otras veces también se confunden pero no pasa nada. **(Risas.)** Quiero advertirle a usted y al señor presidente que circunstancias sobrevenidas me obligan a irme ahora, pero no obstante mis compañeros atenderán las respuestas que usted haga. Le pido disculpas expresamente porque es una cuestión que no tenía planteada y me obliga a marcharme.

El señor **PRESIDENTE**: Si el señor De la Encina tiene alguna curiosidad concreta, le damos la palabra.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Me la ha despejado después de nuestra intervención la secretaria de Estado. No voy a reabrir el debate porque creo que todo ha quedado suficientemente aclarado, aunque algún portavoz haya hecho ahora una intervención que pudiera reabrir el debate. Solamente quiero reiterar...

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego, señor De la Encina, que no reabra ningún debate.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: En absoluto, lo verá cuando me oiga. Quiero reiterar el apoyo del Grupo Parlamentario Socialista a estos presupuestos que nos ha presentado la secretaria de Estado de Infraestructuras, porque, señorías, con una situación de crisis como la que tenemos, es difícil no estar de acuerdo con que se presente un presupuesto que contempla más de un 5 por ciento de incremento, con el detalle que ya ha explicado la secretaria de Estado. Hay más alta velocidad, pero a su vez mejores cercanías proyectadas. Hay más seguridad en las carreteras actuales, señor Jané, pero a su vez 450 nuevos kilómetros de autovía y 375 kilómetros nuevos de licitación. Todo eso va a permitir ayudar a la recuperación de la crisis económica y continuar con el objetivo del PEIT, que eran los compromisos del Gobierno. Por tanto, nuestra felicitación al Gobierno, a su secretaria de Estado, a la que le agradecemos su concreción y su capacidad de respuesta que entiendo que ha dado a todos y cada uno de los portavoces. También

quiero agradecer el tono y la forma de todos los portavoces, que me ha parecido en esta ocasión bastante correcta, y en este sentido quiero mostrar la satisfacción por parte del Grupo Socialista. **(La señora Villalobos Talero: ¡Muchas gracias!—El señor Merino Delgado: ¡Gracias!)**

El señor **PRESIDENTE:** Para cerrar este turno y también la comparecencia tiene la palabra la señora secretaria de Estado.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTA DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITSA** (Cruz Villalón): Señor presidente, procuraré ser breve en mi respuesta, quizás antes me haya extendido. Tenemos pocas ocasiones de hablar de lo general y a mí me gusta hacerlo en estos casos. Al representante del BNG quiero agradecerle en primer lugar sus palabras y decirle que estamos trabajando en la ampliación de la AP-9, pero este es un acuerdo que se tiene que hacer con un concesionario privado y nosotros tenemos que defender el interés general y el interés de esa empresa. Estamos trabajando y va a haber una ampliación de la AP-9. Por lo que se refiere a los ferrocarriles, creo haberlo dicho claro, los recursos que están puestos en cada una de las provincias responden a los tramos de esos ferrocarriles en esas provincias, no a otros, y en eso vamos a trabajar. Nosotros estamos trabajando en Ferrol-Coruña, particularmente Ferrol-Betanzos, pero usted mismo ha dicho en su intervención que si terminamos el estudio informativo y hacemos juntos el proyecto constructivo y las obras, podríamos licitarnos en 2009. Usted sabe que materialmente no será posible hacerlo en ese plazo por más que se está trabajando desde el año pasado.

Al representante de *Convergència i Unió* quiero agradecerle sus palabras. El tema de las barreras de seguridad es muy delicado sobre el cual deberíamos hablar más despacio. Reitero que creo que siempre salvan vidas, porque el accidente o la caída del motorista o el accidente del coche se ha producido con anterioridad, y siempre salvan vidas. Nosotros tenemos un plan específico para la colocación de barreras para protección de los motoristas. Se ha hecho ya una auditoría en la dirección general de seguridad vial en todas las redes de las carreteras del Estado en todas sus características, no solamente sobre las barreras, y sobre esto presentaremos un plan. Me habré expresado mal. El plan que va a presentar la señora ministra está previsto que sea en el Consejo de Ministros y naturalmente después que se haya presentado no habrá ningún inconveniente para que ustedes lo sepan.

En cuanto a la eliminación de peajes como consecuencia de que existen obras en sus proximidades, es un tema que no es específico de L'Aldea sino que es general en todas las redes de carreteras del Estado. Por tanto, no hay ninguna especificidad en L'Aldea respecto a otros

tramos de la red de carreteras del Estado. Lo que sí tiene el Gobierno catalán es la oportunidad, a través de la disposición adicional tercera, de plantear algunas reducciones de peaje. En la misma situación de L'Aldea se encuentran otras muchas variantes o construcciones en el Estado. El calendario de información pública no lo tengo y no se lo puedo dar. El director general de Carreteras nos lo facilitará por escrito. Volviendo al tema del remanente y de la aplicación de la disposición adicional tercera, no es responsabilidad de este ministerio sino del de Hacienda.

En cuanto al Grupo Popular, en primer lugar, quiero darlas gracias al señor Ayala por habernos manifestado la razón de fondo por la cual ha necesitado ausentarse. No hay ninguna pérdida, el corredor de Levante se pondrá en servicio conjuntamente en las fechas que están previstas desde Madrid hasta Valencia. El presidente de ADIF podrá detallarle más esta cuestión. En ferrocarriles no tenemos, como ocurre en carreteras, la posibilidad de poner tramos individualizados, salvo situaciones muy concretas. En ningún caso hay pérdidas presupuestarias en los presupuestos de ADIF y se están ejecutando los tramos y de hecho ya se están contratando las obras de superestructuras. Por tanto, no se produce ninguna pérdida presupuestaria y la puesta en servicio es conjunta de todo el eje. No sé que preocupación tiene el Grupo Parlamentario Popular con Seitsa, porque los recursos que se le asignan a Seitsa sí consolidan. Es una empresa que no tiene deuda, que no tiene capacidad de endeudamiento y los recursos que le aporta el Estado sí consolidan en el presupuesto. Por tanto, no entiendo su preocupación sobre el futuro de Seitsa.

Finalmente quería contestar al representante del Grupo Socialista, ya que antes no lo hice y me lo va a permitir el presidente, respecto a lo que ha preguntado con relación a cercanías. El túnel de cercanías en Madrid se puso en servicio el año pasado. Lo que está pendiente es la estación intermodal de Sol, que ha sido una obra de ingeniería, en el sentido literal de la palabra, impresionante y cuya puesta de servicio está prevista a mediados de 2009.

El túnel que se va a construir en Serrano, que ya se ha adjudicado, tiene una partida de 100 millones el año que viene. Es un túnel para conectar en alta velocidad Atocha con Chamartín. Las dotaciones en mejora de la movilidad en Madrid están garantizadas por las inversiones que se están haciendo en cercanías, por el Plan de Cercanías en Madrid que el Gobierno anunciará brevemente y por la construcción de los carriles bus-vao por cerca de 1.000 millones de euros, cuya licitación se inicia este año.

El señor **PRESIDENTE:** Después de su intervención solo nos cabe despedirla con gratitud por sus explicaciones e informaciones que seguro que van a ser de gran utilidad para los distintos grupos parlamentarios en el trámite presupuestario.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE-OPERADORA (SALGUEIRO CARMONA). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS SOCIALISTA (número de expediente 212/000193), CATALÁN (CONVERGENCIA I UNIÓ) (número de expediente 212/000140) Y POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/000254).**

El señor **PRESIDENTE**: Recibimos ahora al presidente de la Entidad Pública Empresarial de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, Renfe-Operadora, el señor don José Salgueiro Carmona.

De acuerdo con lo hablado en Mesa y portavoces, no realizará una intervención de carácter general y pasamos directamente a las preguntas que puedan formular los distintos grupos parlamentarios. Observo que en la sala solo se encuentran representantes del Partido Popular y del Partido Socialista. Por lo tanto, tiene la palabra, en primer lugar, el portavoz del Partido Popular, el señor Merino. Luego le daremos la palabra al portavoz del Partido Socialista que, en este caso, es el señor Pezzi.

El señor **MERINO DELGADO**: En primer lugar, quiero agradecer la presencia del presidente de Renfe-Operadora como todos los años. Parece que tiene gran interés para los distintos portavoces Renfe-Operadora. Yo, desde luego, le doy bastante importancia, porque es una compañía importante en la estrategia de comunicaciones por ferrocarril en España. Me atrevería a decir, después de ver el presupuesto, señor presidente, que este presupuesto es cada año más pobre. Digo esto porque, de acuerdo con lo que van a gestionar ustedes en las distintas comunidades autónomas, es un dato absolutamente objetivo. El año pasado gestionaban ustedes 94 millones de euros en las comunidades autónomas y este año han pasado a 42 millones. Por tanto, la reducción es llamativa y nos gustaría que nos explicase usted por qué. ¿Dónde han crecido? En la adquisición de material rodante. Ahí es donde se ha producido un incremento de contratos que ya venían de años anteriores y, con la entrega de las distintas unidades, se ha producido un incremento en las anualidades, lógico también. Por tanto, lo que se ha hecho este año en el presupuesto es una descapitalización del ferrocarril en las distintas comunidades autónomas. El año pasado su presupuesto bajaba en cinco regiones. Este año baja en todas menos en Aragón, que pasa de 343.000 euros a 700.000 euros. La cifra es ciertamente importante. Esa es, en mi opinión y en la de mi grupo, la apuesta por el ferrocarril convencional.

Una de las preguntas que me gustaría que me respondiese es por qué baja el presupuesto en todas las regiones de España en este año. Creo que supone, como he dicho, un progresivo abandono del ferrocarril convencional porque, además, en los presupuestos de Seittsa, de ADIF

o de la Dirección General de Ferrocarriles no se nota una apuesta por mantener el ferrocarril convencional en unos parámetros de calidad normales. Decía el señor De la Encina —no está ahora presente— en la anterior intervención, que no se discriminaba a ninguna región a la hora de distribuir la inversión de las distintas sociedades a las que ha hecho referencia la secretaria general. Pero, desde luego, cuando miramos el presupuesto vemos que eso no es así y hay una clara discriminación. Por ejemplo, en cercanías, el año pasado, en Barcelona, 300 millones; en Madrid, 24 millones; en Sevilla, 20 millones. Pero este año, en cercanías, 210 en Barcelona; 23 en Madrid, y 81 en Sevilla. Posiblemente no es competencia de Renfe-Operadora, pero sí me gustaría que me explicase esa distribución tan equilibrada de la que hablaba el señor De la Encina. Si hablamos de ADIF —y luego se lo preguntaré al señor presidente, pero lo menciono aquí porque tiene relación con lo anterior— fíjese en la distribución equilibrada según el criterio del señor De la Encina: Barcelona, 657 millones; Madrid, 304; Sevilla, 16. En Seittsa: Barcelona, 563; Madrid, 84, y Sevilla, 289. En Renfe-Operadora: Barcelona, 43, y Madrid, 28. Esa es la distribución territorial equilibrada de la que hablaba el señor De la Encina que hace su ministerio, que tampoco es nueva, conociendo los criterios políticos de la señora ministra a la hora de distribuir el presupuesto. Me gustaría conocer el porqué de esta bajada. Efectivamente, si pasamos al detalle de las comunidades autónomas, en el País Vasco presupuestaron el año pasado 2,84 millones y este año 1,79. En Cataluña baja el presupuesto de 42,9 en 2008 a 17,5 este año. En Galicia, Renfe-Operadora no presupuesta un solo euro —y después mi compañero hará unas preguntas sobre Galicia en este tema—. En Andalucía, el presupuesto en 2008 era de 9,27 millones y este año de 7,92. En Asturias, el año pasado presupuestaron 1,57 millones de euros y este año 278.000 euros. En Murcia, 824.000 euros en 2008 y 189.000 en 2009. Castilla-La Mancha el año pasado tenía 686.000 euros y este año cero. Madrid, que tenía 28 millones, este año 12,5, y Castilla y León, 319.000 euros.

A mí me gustaría que me contestase a las preguntas que le he hecho, pero sobre todo a qué se debe esta bajada en todas las regiones y cuál es realmente la apuesta que tiene Renfe-Operadora por mantener el ferrocarril convencional de calidad. Vemos que las demás sociedades públicas tienen inversiones mucho más importantes —lógicamente, ustedes no las hacen— y la conclusión que puedo sacar después de ver todas las partidas —el señor De la Encina nos decía antes que no miramos bien las partidas porque todos los años las vemos con la misma visión crítica—, y yo me he molestado en verlas detenidamente año tras año, es que el presupuesto de Renfe-Operadora va bajando progresivamente todos los años, salvo, como he dicho, en la adquisición de material rodante. Pero también es verdad que no sabemos cuál es el criterio que siguen para la distribución de ese material rodante —que sí hacen

ustedes—, porque al ver determinados trenes que van por regiones como en el caso de Castilla y León, los trenes intercity o determinados trenes regional express, etcétera, pensamos que el material rodante lo deben poner ustedes en otras zonas. Yo veo que es una mala imagen para Renfe que ustedes tengan todavía trenes como los que tienen en algunas regiones. Se lo he dicho también algún otro año. No es criticar por criticar, es que me parece que es muy mala imagen para Renfe que tengan ustedes trenes tan viejos en determinadas regiones. Ya es hora —porque llevan ustedes adquiriendo material rodante durante muchos años— de que los pongan en determinadas regiones, porque hay otras donde sí que los tienen, lo hemos visto. Por eso, creo que debería usted tomar buena nota y ya que no me ha hecho caso cuando hace tres o cuatro años le decía que había trenes en muy malas condiciones en algunas regiones y no los ha cambiado todavía, debería hacer un esfuerzo este año para que en esas regiones, esos trenes, de una vez por todas dejen de estar en servicio, porque esas regiones no merecen tener esos trenes, de verdad. No se lo digo con acritud, como diría don Alfonso Guerra, sino como una crítica constructiva. No se pueden tener los trenes que se tienen para ir de Galicia, de Castilla y León, incluso de Cantabria a Madrid, por mucho que hayan puesto algunos alvias, etcétera. No se pueden tener esos trenes. Debería tomar medidas urgentemente. Ya que suben ustedes el presupuesto este año para adquirir material rodante, aplíquelo a aquellas regiones donde peor están los trenes. Pero no lo hacen, porque yo se lo vengo diciendo dos o tres años consecutivos. En cuanto a los trenes de cercanías, podríamos hablar de zonas de España en las que no están todavía actualizados, pero a mí me interesan sobre todo esas líneas más abandonadas, sobre todo el intercity regional. Creo que no se valora la mala imagen que puede producir el ferrocarril para una compañía. A eso hay que añadir las condiciones horarias o de velocidad, pero como ese es otro tema que depende de las infraestructuras, no voy a entrar en él.

Con esto termino, señor presidente. Le he hecho algunas preguntas que me gustaría que contestase y dejo que mi compañero haga también algunas preguntas relativas a temas concretos de Galicia.

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

El señor **DELGADO ARCE**: Dentro del tiempo que dispone nuestro grupo parlamentario, quisiera, señor presidente de Renfe, formularle algunas cuestiones en relación con la comunidad autónoma por la que soy diputado, Galicia, porque el tema de la prestación de servicios ferroviarios en aquella comunidad presenta todavía hoy importantes deficiencias. Me gustaría conocer si en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2009, no solo dentro de las cantidades destinadas a inversión, sino dentro de la programación de servicios

que ustedes plantean, se tiene pensado o no dar solución.

En primer lugar, sobre los servicios de proximidad. Señor Salgueiro, Galicia es la única comunidad autónoma del litoral español que no tiene servicios de cercanías y usted es conocedor de que hay una demanda compartida por todas las fuerzas políticas de Galicia y por toda la sociedad gallega de que deben existir, porque hay masa crítica, al menos en torno a dos áreas metropolitanas, la de Vigo-Pontevedra y la de Coruña-Ferrol. La cuestión que yo le formulo es la siguiente. En el año 2007, en una respuesta parlamentaria —yo le preguntaba sobre si tenían ustedes previsto trabajar en este tema—, me contestó usted por escrito que estaban redactando un estudio de movilidad de cercanías para Galicia; en el año 2007. Yo supongo que este estudio ya lo habrán concluido. La pregunta que le hago es: ¿tienen ustedes pensado implantar en 2009 un servicio de cercanías en Galicia? La siguiente pregunta es: ¿el primer paso no podría ser la creación de una gerencia de cercanías de Galicia, que realizase la planificación, definiese los servicios, las frecuencias a implantar y la aportación de trenes necesarios? ¿Tienen previsto en 2009 crear esta gerencia? ¿Han presupuestado alguna cantidad para este fin? Nos gustaría tener una respuesta. Usted también sabrá que en el Pleno de hace unos días se tomó una decisión, se aprobó una proposición no de ley conjunta, con enmiendas, por la que se le pedía al Gobierno, desde el Congreso, que se tomara en serio esta cuestión. Yo se lo planteo en esta Comisión de Presupuestos porque, lamentablemente, no hemos visto consignación alguna para este fin. Quizás esté en otro lugar y usted será tan amable de explicárnoslo.

En cuanto a los servicios de media distancia, no existe en Galicia, con carácter homogéneo, satisfacción sobre los servicios de media distancia. Renfe tiene un sistema dual de transporte ferroviario en Galicia. Por una parte, el eixo atlántico, que atienden razonablemente, pero las comunicaciones con el interior son realmente muy deficientes, tanto en frecuencias de servicios como en los trenes que ustedes disponen para prestarlos. Esta Comisión de Fomento había tomado la decisión en el año 2006, nada menos, de requerirles que en la línea Ourense-Santiago todos los servicios fueran prestados por los trenes R-598; sin embargo, solo un servicio diario se hace con este tipo de tren. Yo le pregunto si en el año 2009, con el material que ustedes han adquirido, que es importante, van a destinar trenes de más calidad a la prestación del servicio en las líneas Ourense-Santiago y Ourense-Vigo— Monforte, y si van a mejorar los servicios de media distancia. También me gustaría preguntarle por el olvido al que tienen ustedes sumido a una comarca del interior de Galicia, que es la comarca de Valdeorras, donde hay muchas quejas sobre la prestación del servicio ferroviario.

En relación con los trenes de larga distancia, dos preguntas concretas, aunque le he dejado algunas más por escrito de las que le dará traslado el señor presidente.

Galicia es la única comunidad autónoma que solo tiene una relación diurna diaria con Madrid; es la única. De las restantes comunidades autónomas, la que menos relaciones tiene son 3 y las hay con 12, 20 y hasta 44. Y la relación de número de servicios diurnos por habitantes todavía agrava hasta tres veces más este déficit. El hecho de que la actual relación entre Galicia y Madrid sea de tarde, y alcance la capital de España pasada las nueve de la noche, impide a los viajeros de Galicia combinar con otros trenes en el día, para Cataluña, para Valencia, para Alicante o para Andalucía. Tampoco permite a los viajeros tomar vuelos nocturnos, por ejemplo, hacia Iberoamérica donde, por cierto, tenemos muchos ciudadanos de Galicia, y aprovechar, por tanto, este servicio porque no asegura las conexiones. Yo le pregunto: ¿prevén ustedes en 2009, y con cargo a fondos de este presupuesto, implantar una segunda relación diurna matinal para unir Galicia con Madrid, que rebaje el diferencial de déficit que tiene esta comunidad, que permita a los gallegos viajar en el día a otras comunidades, como pueden hacer asturianos, cántabros, vascos, etcétera, incrementando incluso con ello el negocio de la propia compañía, de la propia Renfe? Y otra pregunta concreta. El 20 de octubre está prevista, según nuestras noticias, la sustitución de los trenes nocturnos que dan hoy servicio a Galicia. Hoy hay dos talgos tren-hotel, vía Ourense, uno para Santiago-A Coruña y otro para Vigo-Pontevedra, y un tren estrella convencional, vía Monforte— Madrid-Ferrol, que da servicio a Lugo. Pretenden ustedes sustituir estos tres trenes por solo dos trenes: uno, que prolongaría el de Vigo y Pontevedra hasta Santiago, lo cual significa incrementar kilómetros, tiempo y coste, reduciendo las plazas a Ourense, Vigo y Pontevedra al compartir el mismo tren; y otro, sustituyendo al estrella por un Talgo tren-hotel, con destino a Ferrol, vía León-Monforte-Lugo y A Coruña, también incrementando kilómetros de recorrido, tiempo y coste y disminuyendo plazas por compartir todas el mismo tren. La pregunta concreta que le hago, después de este planteamiento, es: ¿Tres por dos? ¿No les parece que, además de seguir teniendo un solo tren diurno, con la programación que se implanta el día 20 de este mes para los trenes nocturnos, Renfe volverá a penalizar todavía más a los viajeros de Galicia con destino a Madrid y, en definitiva, empeorarán los servicios nocturnos? ¿Estará Renfe-Operadora dispuesta a rectificar estas decisiones y en el año 2009, con cargo a estos presupuestos, dar un trato de calidad a los viajeros del tren de Galicia en larga distancia?

El señor **PRESIDENTE**: Se ha incorporado a esta sala el portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), que está en disposición de hacer uso de la palabra. Por tanto, tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: En primer lugar, quiero dar la bienvenida al presidente de Renfe-Operadora al Congreso de los Diputados, a esta sesión de compare-

cencias para el estudio de los presupuestos. Nuestro grupo, como ha hecho con otros comparecientes, tiene catorce preguntas concretas y a través de la Presidencia de la Comisión se nos podrá dar respuesta a lo largo de este trámite presupuestario, antes de finalizar el plazo de enmiendas. Pero queríamos plantearle una pregunta inicial que consideramos importante. ¿Se contempla el traspaso de las cercanías a la Generalitat de Catalunya, sí o no? ¿Qué calendario tienen en concreto? Es una resolución aprobada en un debate de política general, anunciada por el propio presidente del Gobierno, anunciada por la ministra, requerida por el conjunto de las fuerzas políticas en Cataluña y aprobada también, instando a ello, por el Parlament de Catalunya. ¿Traspasan o no las cercanías a la Generalitat? ¿Se contempla? Si es así, tiene una repercusión presupuestaria, porque evidentemente no se puede traspasar cercanías sin las dotaciones presupuestarias necesarias. Quería preguntarle qué le han dicho sobre esto a usted, que es máximo responsable de Renfe-Operadora; algo le habrán dicho, alguna previsión habrá. Si no la hay, es que no quieren hacerlo. Nos gustaría conocer exactamente cuál es la posición al respecto. Repito, si no la tiene o no la conoce, nos tememos lo peor. Esta es la primera pregunta general que desde Convergència i Unió queríamos trasladar hoy al representante de Renfe en el Congreso de los Diputados.

Hay otra reflexión, esta ya más concreta. Hay trenes con nuevos diseños a los que el usuario no puede acceder cuando llegan a su andén, puesto que hay una diferencia de nivel importante entre el nuevo tren y el andén en el que presta su servicio. Este es un problema grave, porque se ha hecho una inversión en ese nuevo tren y éste al final debe retirarse porque no presta el servicio adecuado, ya que hay personas que se ven incapacitadas para acceder al mismo, debido, repito, a la altura de ese nuevo andén que, además, puede provocar que se caigan las personas, que haya accidentes, etcétera. Nos gustaría conocer su posición respecto a esos trenes que están causando esos problemas a los usuarios. ¿Ha faltado previsión? ¿Adecuación previa del andén? Lo que no puede pasar es lo que ha sucedido estos días, que muchos usuarios en Cataluña ven que no pueden acceder al tren nuevo que llega, precisamente porque ese diseño no se adapta al andén. Por tanto, seguro que ha habido un problema de planificación previa, de no calcular las alturas de los andenes respectivos, y nos gustaría saber cuáles son los planes del Gobierno al respecto.

También le queríamos hacer otra pregunta, a nivel general. Los responsables de la plataforma PTP, promoción del transport público, nos hacen llegar continuamente quejas de mal servicio de los cercanías en Barcelona. Si nos detuviéramos en cada una de las incidencias, no acabaríamos, pero hay mal servicio. Ese prometido Plan de Cercanías no ha llegado. ¿Cuándo llegará ese Plan de Cercanías a Cataluña que prometió en la pasada legislatura, tras arduos debates, la propia ministra, Magdalena Álvarez, que ha repetido en este mandato? ¿Para

cuándo ese Plan de Cercanías? ¿Qué previsiones hay? Este también es un aspecto que le queríamos trasladar desde *Convergència i Unió*. También le traslado las quejas de los usuarios cada vez que hay inclemencias climatológicas, aunque sean previsibles, porque que llueva en abundancia es lógico en determinadas épocas del año, pero no por ello debe paralizarse el servicio. No hace muchos días, usuarios que se desplazaban desde Tarragona hacia Tortosa tuvieron que ver cómo se ponían medios alternativos, autobuses o autocares, porque la línea volvió a fallar; eso se repite cada vez que hay una inclemencia climatológica. También le queríamos preguntar por las inversiones que se contemplan en los presupuestos para evitar las consecuencias de esas inclemencias.

En cuanto a la prestación de servicios, me gustaría trasladarle dos peticiones concretas. Parece que ustedes han decidido abandonar la línea Reus-Mora-Caspe. ¿Qué pasa con ella? ¿No se invierte en ella como línea de futuro? Está aquí el presidente de ADIF, don Antonio González y volveremos a insistir más tarde. Parece que se piensan cerrar algunas estaciones, con las consiguientes quejas de los municipios afectados. ¿Cuál es el futuro de esa línea concreta para Renfe? ¿Qué previsiones tiene sobre la misma? Hay otra línea concreta, en este caso en la ciudad de Valls, y creo que se han hecho eco de ello los medios de comunicación. El propio presidente de la Cámara de Comercio de Valls, don Marcellí Morera y el nuevo alcalde de Valls, don Albert Batet, nos han trasladado la inquietud que existe en esa ciudad porque se dejan de prestar nuevos servicios ferroviarios y, en concreto, también por lo que va a suponer que el tren Talgo 623/620, que une Cataluña con Galicia y que tiene parada en Valls, no pare en esa ciudad —parece ser que está previsto—, además de bajar el número de servicios que se prestan. Ya le adelanto que esto no debe pagarlo el ayuntamiento, esto es un servicio público que deben atender los Presupuestos Generales del Estado y el presupuesto global de Renfe. Por tanto, también nos gustaría conocer sus previsiones al respecto.

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

El señor **PEZZI CERETO**: En primer lugar, permítame que dé la bienvenida a la Comisión de Fomento del Congreso al señor Salgueiro. Es un placer coincidir con usted de nuevo ahora aquí, en el Congreso de los Diputados; hemos coincidido muchos años en el Gobierno de la Junta de Andalucía, hemos pasado muchos años juntos en el Parlamento de Andalucía. Usted ha hecho siempre un buen trabajo allí y aquí, en el equipo de Magdalena Álvarez; aquí y allí están demostrando que cuando se le asigna una competencia, una responsabilidad la llevan al máximo nivel. Por tanto, para mí es un orgullo que esté usted aquí y que yo pueda hablar en nombre de los socialistas.

Necesariamente, las intervenciones de esta mañana, las de Renfe-Operadora, ADIF y FEVE, se refieren a ferrocarriles, y creo que la primera intervención del Partido Popular ha desenfocado de qué estamos hablando y con quién lo estamos hablando, porque se quieren pedir a Renfe-Operadora responsabilidades que corresponderían, en todo caso, al grupo Fomento, a ADIF o a la Dirección General de Ferrocarriles, pero en modo alguno a Renfe-Operadora.

Nadie puede discutir que estos presupuestos del Ministerio de Fomento, que en su totalidad crecen un 8 por ciento, 31.000 millones de euros, son muy buenos. Si nos acercamos al presupuesto de inversiones, que son 19.270 millones de euros, un 6,02 más que en 2008, el debate no admite ninguna cortapisa si se ve cómo crecen el resto de los Presupuestos Generales del Estado y el resto de los ministerios. Para hacer más hincapié, el PEIT, que es la gran planificación del Ministerio de Fomento que este Gobierno socialista ha puesto encima de la mesa, preveía que el porcentaje de crecimiento de inversión del PIB debía ser este año del 1,5 por ciento. Se ha llegado al 1,93 por ciento, estamos por encima de lo planificado y de lo aprobado por el Gobierno de España y por las Cortes Generales. Por tanto, un buen año presupuestario porque seguimos el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte, que además fija las inversiones en ferrocarril en el 50 por ciento de la inversión. Por tanto, PEIT puro y duro, el ferrocarril es el gran medio de transporte de este siglo, y este Gobierno lo está cumpliendo a rajatabla. El 50 por ciento de la inversión supone 9.674 millones de euros. Es verdad, el 60 por ciento para alta velocidad, 5.629 millones de euros, pero el resto que no es alta velocidad tiene más de 4.000 millones de euros y en cercanías 618 millones de euros. Los datos que tengo aquí no coinciden con los del portavoz del Partido Popular. Hay para cercanías de Barcelona 250 millones de euros, para cercanías de Madrid 217 millones de euros y para otras cercanías 138 millones de euros. Por tanto, yo creo que los datos vienen a desmentir que estemos dejando lo que no es alta velocidad, 4.045 millones de euros lo desmienten, y 618 millones de euros desmienten que estemos dejando de lado las cercanías. Lo que no se le puede pedir a Renfe-Operadora es que regionalice su inversión, porque, como ustedes bien saben, es un mal sistema para aplicar a Renfe-Operadora, que sí se puede aplicar a ADIF o al ministerio en su conjunto. ¿Dónde computa usted el AVE Madrid-Barcelona o Madrid-Málaga? ¿En Málaga? ¿En Madrid? ¿Todo son inversiones en Madrid en alta velocidad porque pasan por Madrid? O el tren convencional Cádiz-Barcelona, ¿dónde lo computan? ¿Dónde hacemos el cómputo? O cuando se compran cabezas tractoras y trenes, ¿quién se lleva el porcentaje para que se sienta más contento? ¿Cuando hace una noche en Sevilla computa en Sevilla y cuando hace una noche en Madrid, en Córdoba o en Ciudad Real...? Yo creo que hay que ser un poco riguroso, y las propias cifras que ha utilizado el portavoz del Partido Popular demuestran que no es un

buen sistema entrar en ese debate con Renfe-Operadora.

Renfe-Operadora tiene el encargo de transportar viajeros y mercancías y la impresión del Grupo Parlamentario Socialista es que lo hace eficientemente. Renfe-Operadora nace como tal en 2005 y marca en su contrato programa la búsqueda de la rentabilidad del servicio, la disminución progresiva de las subvenciones que recibe del Estado hasta su desaparición en 2010, y todo ello manteniendo un servicio de calidad, innovador y competitivo. Cuando analizamos de verdad la empresa, que es lo que nos trae aquí ahora con el señor Salgueiro, vemos un buen servicio, puntualidad y aumento de viajeros, tanto en cercanías como en alta velocidad. Esta es la impresión generalizada. Por ejemplo, ¿es cierto o no que hay millón y medio de nuevos pasajeros captados en el primer semestre por las líneas de alta velocidad que unen Madrid con Valladolid, con Málaga o con Barcelona? ¿Es o no cierto que el grado de puntualidad media de estos AVE en Cataluña está en el 99,3, en el Madrid-Málaga en el 98,9 y en el Madrid-Valladolid en el 98,7? Esto es para dar medallas, señor Salgueiro. En el primer semestre en el que se ha puesto en marcha una nueva infraestructura de alta velocidad, que tuvo algunas dificultades de construcción que no son achacables a usted —usted recibe la infraestructura y pone sus trenes sobre ella—, consigue el 99 por ciento, 98 por ciento y 98 por ciento. Si estuviera en mis manos yo le daría una medalla, porque esto se ha hecho muy bien.

Si a eso le sumamos que en el capítulo 4, de transferencias corrientes, la disminución es del 13,94 por ciento, tanto para compensación por la prestación de servicios de cercanías y media distancia, que ha pasado a 327 millones de euros, como para compensación por los recursos humanos que usted recibió como Renfe-Operadora, que ha disminuido en el capítulo 8 los activos financieros y la aportación patrimonial en un 56 por ciento, usted está cumpliendo el contrato-programa que se le fijó, usted está haciendo que sea rentable, dando un servicio público de calidad, la empresa cuya dirección se le ha asignado.

Por tanto, reitero mi felicitación por su trabajo y quisiera que aportara en todo caso alguna información complementaria. Primero, ¿la tendencia en la reducción de las subvenciones del Estado le permitirá cumplir el contrato-programa en 2010, tal como está tasado? ¿Tendrá que aumentar su endeudamiento excesivamente? ¿Supondría eso algún riesgo para Renfe-Operadora? En segundo lugar, la inversión en nuevos trenes y servicios, que sube este año un 8,3 por ciento, hasta 1.346 millones de euros, ¿permite cubrir totalmente las necesidades de nuevas líneas y el aumento espectacular de la demanda que se está produciendo? En tercer lugar, ¿hay una previsión de aumento del transporte de mercancías? ¿Es competitiva la red actual que usted tiene para competir con la carretera y es competitiva Renfe-Operadora en mercancías?

El señor **PRESIDENTE**: Para dar contestación a las preguntas formuladas por los distintos portavoces tiene la palabra el presidente de Renfe-Operadora, señor Salgueiro.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE-OPERADORA** (Salgueiro Carmona): En primer lugar, para mí es una satisfacción estar aquí de nuevo, en este caso para presentar los presupuestos. Agradezco el tono de todos los intervinientes, que creo que facilita el debate, y voy a intentar dar respuesta a las distintas cuestiones que han planteado los portavoces.

Por el mismo orden de intervención, pasaré a responder al señor Merino, portavoz del Partido Popular. Señor Merino, sabe que tengo una batalla con usted para intentar acercarle a lo que es Renfe-Operadora. Posiblemente, tal como ha dicho el portavoz del Partido Socialista, como gestores de la operación de tráfico estamos teniendo buenos resultados, pero soy incapaz de transmitirle a usted cuál es el cometido, la responsabilidad que tiene Renfe-Operadora dentro del Grupo Fomento, qué asignación de responsabilidades tiene, que le marcan la Ley del Sector Ferroviario y su propio estatuto. Usted se empeña en achacar mala gestión a la compañía en algo en cuya gestión no tiene ninguna responsabilidad.

Tiene una visión, que yo le respeto. Ha dicho que Renfe-Operadora tiene un presupuesto más pobre. Usted ha llegado a esa conclusión. A mí me cuesta trabajo encontrar lo de un presupuesto más pobre, porque crecemos en inversión, pero sobre todo Renfe-Operadora, que es una empresa de transporte, va cubriendo con su inversión las necesidades que le va planteando el desarrollo de las infraestructuras en España. No sé si desde esa visión usted puede tener la impresión de que es más pobre, puesto que crecemos incluso. Le voy a facilitar los datos de lo que va a suponer la materialización de esos recursos financieros en material móvil fundamentalmente, que es la inversión que necesitamos para hacer nuestro cometido. Habla de que hemos abandonado a las comunidades autónomas. No sé a qué se refiere. Mi relación con las comunidades autónomas, en el supuesto de que alguna comunidad autónoma pretenda algún servicio especial para sus ciudadanos, es de establecimiento de convenios. Prácticamente con todas las comunidades tenemos convenios para aquellos servicios que ellos estipulan y llegamos a acuerdos de prestación de servicios. En definitiva, llevado al término de mercado es una relación de cliente-proveedor. Nos piden algo, ponemos precio y por parte de la comunidad se acepta o no se acepta, se presta el servicio, y hay índices que controlan la calidad y comisiones de seguimiento. Esa es nuestra relación con las comunidades autónomas. No tenemos mayor relación en el sentido de la prestación de servicios.

En cuanto al material móvil, que usted ha hablado de la descapitalización de las comunidades autónomas, me

gustaría llevar al ánimo de la Comisión que la regionalización en Renfe-Operadora es inviable, más que inviable no tiene utilidad ninguna. Un tren presta servicio de origen a destino. Usted me dirá a quién le adjudico yo la inversión en un tren que sale de Galicia y acaba en Barcelona, pasando por la zona de Navarra. Pasa por seis comunidades autónomas, luego no tiene ningún valor ni ofrece ninguna claridad ni aporta ningún elemento positivo para que pudiéramos regionalizar la inversión, fundamentalmente en material móvil. Yo le recuerdo que en el presupuesto de 2009 hay 1.356,7 millones de euros, de los cuales 1.346 son para inversiones reales y 10,6 para inversiones financieras. El de las inversiones reales representa un crecimiento respecto del año pasado del 8,8 por ciento. Supone un incremento en valor absoluto de 109,3 millones. Le puedo dar la distribución por áreas de actividad de la compañía, pero no lo haré por no alargar la comparecencia. Le puedo decir que representa un incremento del 8,8 en el total de la inversión y del 13 por ciento en el material móvil.

Yo creo que debemos resaltar el tema del material móvil. Usted e incluso su compañero, el señor Delgado, han criticado la calidad del material móvil, el señor Delgado concretamente en Galicia y el señor Merino en general en España. Desgraciadamente, en el tema de media distancia tengo que darle la razón, porque, desgraciadamente, en España hubo una época, concretamente desde 1996 hasta finales de 2003 o primer trimestre de 2004, donde no hubo voluntad alguna de hacer que el material convencional tuviera una evolución parecida a la que tenían el resto de las líneas. Desde 1996 a 2003 no se invierte una sola peseta en material convencional de media distancia. ¿Qué es lo que hicimos cuando llegamos a la legislatura de 2004? Nos preocupó este tema, y respecto al material destinado a cercanías lo llevamos en nuestro plan estratégico, y el contrato-programa comprende la adquisición de 280 trenes nuevos del modelo civia, que es el que se está utilizando para cercanías.

En el tema de media distancia prácticamente vamos a renovar todo el parque de la compañía. Se han comprado 107 trenes para prestar el servicio de la media distancia, 50 de motor diésel y 57 eléctricos, que eso, unido a la generación de los R-598 —que usted, señor Delgado, conoce bien porque prestan servicio en Galicia—, nos va a permitir poner una flota que va a mejorar la calidad del servicio como los ciudadanos demandan y como tenemos la obligación de hacer. Nosotros hicimos la adquisición a mediados del año 2005. Saben ustedes que los trenes tardan en fabricarse en torno a los dos años y medio o tres años, a lo que hay que sumar el proceso de homologación, por tanto, no podremos disponer del material móvil antes de tres años o más. De las adquisiciones que realizamos a lo largo del año 2005 estamos empezando a recibir las primeras unidades, están en proceso de homologación, se procederá a incorporar las primeras unidades a lo largo de 2008, habrá un gran impulso a lo largo de 2009 y terminaremos en 2010. Por tanto, entre finales de 2008,

a lo largo de 2009 y parte de 2010 se procederá a la incorporación de estos 107 trenes. Comparto la visión que se puede tener de que el material que existe actualmente no alcanza los niveles de calidad que los ciudadanos se merecen, pero por situar la problemática en sus justos términos, debo decirles que desde 1996 a 2003 hubo un abandono total sobre todo en esta materia, que nosotros a partir de 2005 hemos tratado de reconducir comprando material. El Gobierno está haciendo un gran esfuerzo no solamente para desarrollar la alta velocidad y la larga distancia, sino para atender a todo el modo del ferrocarril, que son cercanías, las medias distancias, las largas distancias, la alta velocidad, incluso en la larga distancia pero con material convencional.

Le voy a dar un dato que creo que es bastante elocuente. En el año 2009 vamos a incorporar 177 trenes nuevos en todas las áreas, concretamente a cercanías vamos a incorporar 51 trenes, en alta velocidad, ancho UIC, vamos a incorporar 23 trenes, en alta velocidad, ancho variable, vamos a incorporar 37 trenes y en el material convencional vamos a incorporar 66 trenes. Eso va a permitir que el parque total de la compañía crezca en 60 trenes para el año 2009, porque, lógicamente, la aportación de material nuevo no significa incremento del parque, sino que viene a sustituir todos aquellos trenes con una edad que ya no permite que presten un servicio mínimo de calidad, que son retirados, aparte de que la renovación del material va unido también a las necesidades de oferta de la compañía y que de alguna forma vienen dimensionadas por la demanda de nuestros servicios. La incorporación de 177 trenes nuevos va acompañada de la eliminación de aquel material que entendemos que no debe prestar servicio, concretamente en cercanías vamos a retirar 40 trenes y en material convencional se van a retirar 77. Esto nos va a llevar a un parque de 1.194 trenes al final del año 2009. Comparado con lo que había a 1 de enero de 2004, que eran 965, pasamos de tener una flota de 965 trenes a 1.194 trenes que habrá a finales del año 2009. Esta es la materialización concreta del esfuerzo de inversión que se viene realizando desde que se inició la legislatura pasada, desde marzo de 2004. No es más que el cumplimiento del contrato-programa que Renfe tiene con el Ministerio de Economía y Hacienda y con el Ministerio de Fomento. Es un dato que merece la pena y que de alguna forma viene a clarificar lo que decía el señor Merino en cuanto al abandono del ferrocarril convencional por parte del Gobierno actual. Por parte del Gobierno actual, no solamente no hay abandono, sino que ha habido conocimiento de la situación y una toma de decisión en cuanto a apostar por esta tipología de ferrocarril, por el ferrocarril de material convencional.

Es curioso, señor Merino, que cuando usted hace el análisis de Renfe-Operadora —algo que ha planteado el señor Pezzi y que yo se lo agradezco— parece que algo le pasa desapercibido, y es la eficacia y la eficiencia en la gestión. Repito, señor Pezzi, yo le agradezco toda sus felicitaciones. Los que tenemos responsabilidades profe-

sionales y políticas tenemos que asumir estas responsabilidades y cumplirlas. Por lo tanto, no es ningún mérito; estamos haciendo el trabajo que tenemos que hacer; para eso se confía en nosotros e incluso para eso cobramos de los fondos públicos, para hacer nuestro trabajo y, por lo tanto, no ha lugar a las felicitaciones. Simplemente es el cumplimiento de lo que yo entiendo que debemos hacer todos los que, de alguna forma, desempeñamos una función pública o privada; tenemos la obligación, como profesionales, de procurar hacerlo lo mejor posible y servir a los ciudadanos. Pero le digo algo, señor Merino, retomando la cuestión, que el señor Pezzi ha puesto sobre la mesa, y es que Renfe, la empresa, está operando, estamos mejorando la calidad del servicio y consiguiendo algo que es especialmente importante y que es el objetivo que contempla el contrato-programa y que, insisto, creo que vamos a cumplir sin mayor problema. Vamos a conseguir en todo aquel servicio que no sea público —fundamentalmente en el tema de cercanías y en la media distancia, donde hay precios que, como saben ustedes, incluso se aprueban en comisión delegada y por lo tanto son precios públicos y no son competitivos—, en el resto de los servicios y en el resto de las áreas, tanto en viajeros como en mercancías, como incluso en el área de fabricación y en el área de mantenimiento, la rentabilidad económica. Creo que es un paso muy importante; y lo digo en el sentido de que creo que la compañía está haciendo un buen trabajo que, insisto, es lo que tiene que hacer: cumplir con su misión. Pero creo que es muy importante resaltar cómo las subvenciones para la compensación de pérdidas han ido disminuyendo desde que se inició el contrato-programa, hasta alcanzar la cifra que figura en los presupuestos de este año, de 64 millones de euros —creo recordar—, y que en el año 2010 será cero. Eso no significa que seamos más pobres, según el balance. Eso significa que estamos cumpliendo los objetivos que nos hemos marcado, conseguir que el transporte que no pueda ser declarado de servicio público sea competitivo y autosuficiente por sí mismo. Así es el trazo que lleva el ferrocarril en Europa. Saben ustedes que la Unión Europea está trabajando en el tercer paquete ferroviario y que posiblemente se proceda a la liberalización del transporte de viajeros, aunque parece que solo en el área internacional; está por decidir. Pero nosotros estamos trabajando para que la compañía pública, el operador de transporte ferroviario por excelencia en España, esté en disposición de asumir ese cambio y de seguir prestando el servicio que viene prestando hasta ahora.

En cuanto al señor Delgado, hicimos un estudio sobre las cercanías que llegó, en síntesis, a las siguientes conclusiones: las estimaciones de demanda para los posibles servicios en el entorno de las principales ciudades de Galicia no alcanzan el volumen de viajes que registran los actuales núcleos de cercanías de baja intensidad. Como consecuencia, la cobertura estimada de gastos por ingresos para el conjunto de los servicios estudiados en Galicia quedaría por debajo del 8 por ciento, lo que representa una necesidad de aportaciones de equilibrio

que superarían los 50 millones de euros anuales. Finalmente, la configuración en las prestaciones actuales de la infraestructura ferroviaria, sobre la que prestaría los servicios definidos en el estudio de la demanda, hace prácticamente imposible la implantación a corto plazo de un servicio de transporte público por ferrocarril que pueda cubrir necesidades de movilidad de volumen significativo y carácter recurrente. Estas eran, en síntesis, las conclusiones del estudio que realizamos. A lo largo de la anterior legislatura este tema se debatió con intensidad, sobre todo por el Bloque Nacionalista Gallego y su representante, el señor Fernández —a quien le mando un recuerdo grato por la coincidencia que tuvimos en la legislatura anterior—, ha sido un tema recurrente. Al final, habría que ver si la demanda de transporte está o no atendida. Yo creo que hay una demanda de transporte que está atendida; de hecho, hemos firmado con la Xunta de Galicia un convenio en donde, atendiendo a lo que la Xunta entendía que había que reforzar, se han incluido esos servicios, como decía al principio de mi intervención, satisfaciendo la diferencia entre el coste del servicio y lo que el viajero aporta a ese servicio; esa diferencia la aporta, lógicamente, la Xunta y creo que el servicio está razonablemente atendido. El convenio recoge cuatro servicios diarios, de lunes a viernes, en sentido A Coruña-Ferrol; dos servicios diarios Monforte-A Coruña; un servicio diario por sentido Ourense-A Mezquita; tres servicios de lunes a viernes entre Vigo y Pontevedra; un servicio diario por sentido entre Ourense-Santiago-A Coruña. Este convenio que se en el año 2007, en 2008 sigue vigente y habrá que negociar su ampliación en el futuro.

Ha hablado de la gerencia de cercanías. Renfe, como sabe, está dividida en cuatro áreas de actividad; un área de actividad es la de cercanías y media distancia. Luego, por la configuración de la compañía, estas áreas de actividad están divididas en unidades de negocio: hay un área de negocio, concretamente destinada a cercanías; hay un área de cercanías por su dimensión y naturaleza para Madrid; hay un área de negocio para Barcelona, y luego, hay otro área de negocio que gestiona y dirige el resto de los núcleos de cercanías, que creo que son once. Estas áreas de negocio, a su vez, tiene representantes y tienen una organización mínima dentro de Galicia. No sé si se refiere a eso. Lo digo porque como estamos en el proceso de las transferencias, no sé si va por ahí, pero ahora mismo, la organización de la compañía sí responde. Existe un ámbito...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Salgueiro, le agradecería que fuera concluyendo su intervención.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE-OPERADORA** (Salgueiro Carmona): Perdóname, señor presidente, pero los temas son tan amplios... Trataré de ser más breve.

En definitiva, hay una organización mínima, que entendemos suficiente, para atender a la gerencia de media distancia dentro de Galicia. En cuanto a cambiar los trenes, ya le he dicho que vamos a renovar toda la flota. En cuanto vayamos recibiendo el material nuevo convencional para la media distancia se irán sustituyendo. Lógicamente, empezaremos allí donde los trenes sean más antiguos. Yo le puedo garantizar que tanto Galicia como Castilla y León serán las primeras receptoras de este nuevo material, tanto diésel como eléctrico. Y en cuanto a la larga distancia, nosotros conformamos la oferta de acuerdo con las necesidades de demanda. Yo no quiero hablar de rentabilidad porque somos entidades públicas y no repartimos dividendos. Queremos hacer el mejor trabajo posible con el menor coste posible y ese es nuestro objetivo. Lógicamente, para conseguir esto tiene que haber un equilibrio entre oferta y demanda. Podemos mejorar en calidad, podemos mejorar en oferta de plazas, porque hay modelos, pero siempre guardando la relación demanda-oferta, porque si no estaríamos en el disparadero de los resultados negativos. Siempre hay que exceptuar aquellos que, tal como dicen las normas europeas, la autoridad competente determine como servicio público. Lo que hace Renfe-Operadora en este caso es vender el servicio a la autoridad competente, por tanto tampoco nos preocupa.

El señor Jané no está, no obstante quiero decirle algo. Ha hablado del traspaso de cercanías, pero no soy el más indicado para responder. Ayer el secretario de Estado de planificación ya tuvo oportunidad de manifestarse. No es que esté parado. No es que el que yo responda o no le pueda preocupar, esa es una sensación suya. Digo esto para que quede constancia en el «Diario de Sesiones». Insisto en que no soy el más indicado para responder a esa pregunta. Nosotros somos un instrumento con un cometido concreto y estas cuestiones no están radicadas en el ámbito de mis responsabilidades.

Ha comentado una situación que se ha producido recientemente en las cercanías de Barcelona. No se trataba de desconocimiento. Puedo asumir que ha habido una falta mínima de coordinación con el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. Ha habido una falta de coordinación entre ambas empresas y se ha producido esto, pero no porque el tren tenga defectos o esté mal diseñado. Les recuerdo que la red de infraestructuras en algunas ocasiones también tiene años y hay un problema de altura de andenes, hay andenes de 50 centímetros y otros de 70. El ministerio está trabajando para acometer esa problemática de recrecimiento de andenes, con la idea de ir a una altura homogénea en todas las estaciones, para que no sea el tren el que al final tenga que adaptarse a cada una de las alturas de los andenes. Lamento que se haya producido esta descoordinación. Puedo indicar al señor Jané que vamos a actuar a corto plazo, creo que en este mes, para dar una solución, aunque sea transitoria, a esta problemática y seguir funcionando con los trenes nuevos que estamos incorporando al núcleo de Barcelona. A su vez, el ministerio y el Administrador de

Infraestructuras Ferroviarias están trabajando en un plan mucho más ambicioso de adecuación de esta problemática que plantea que algunas infraestructuras sean bastante antiguas.

Al señor Pezzi ya le he dado las gracias. Insisto, estamos para hacer nuestro trabajo de la mejor forma posible y no nos hacen falta medallas. Otra cosa es el cariño que nos tenemos, porque son muchos años juntos.

El señor **PRESIDENTE**: Concluida su intervención de respuesta a los distintos grupos parlamentarios, que ha sido muy concreta, si algún grupo quiere hacer alguna observación, le pediría que lo hiciera en un tiempo máximo de dos minutos y tendría un respuesta también en ese tiempo máximo. Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular señor Merino.

El señor **MERINO DELGADO**: Con brevedad. Después de escuchar al señor presidente de Renfe no me queda duda de que el Gobierno se ha volcado en el tren de alta velocidad en detrimento del ferrocarril convencional. Eso está claro cuando uno ve el presupuesto. Además no me ha contestado a la única pregunta que básicamente le había hecho: ¿Por qué ha bajado el presupuesto de Renfe-Operadora en las distintas regiones? Está en su presupuesto, no es que me lo invente yo. El que realmente merece una medalla de Renfe es el portavoz del Grupo Socialista, no al revés, porque la intervención que ha hecho de defensa de Renfe-Operadora es fantástica. Dice: Hay más viajeros en cercanías y en AVE que hace cinco o seis años. Solo faltaba que con las inversiones que se han hecho y con las nuevas líneas que se han abierto en estos años hubiera menos viajeros. Entonces, ¿para qué hubieran servido esas inversiones? El señor Pezzi no ha debido viajar últimamente mucho en las líneas de media y larga distancia, porque si hubiera ido y hubiera visto los trenes, seguramente no hubiera pedido tanto las medallas para Renfe. Yo creo que no las debe conocer mucho en los últimos tiempos por lo menos. Repito que no me ha contestado a esa pregunta.

Es tradicional que el Partido Socialista haga su propia historia. El periodo de UCD, de 1977 a 1982, prácticamente no existió. En los catorce años de Gobierno socialista ustedes nos decían que prácticamente todo se había hecho en ese periodo del Gobierno socialista: la Seguridad Social, la sanidad pública, etcétera. Resulta que ahora tampoco han existido los ocho años de Gobierno del Partido Popular. Según usted no se ha comprado nada de material rodante desde 1996 a 2004, todo se había hecho en los catorce años anteriores. Los contratos de los trenes que usted está recibiendo ahora se debieron firmar también en 2004 y 2005, porque cuando gobernaba el Partido Popular no se firmó ningún contrato de adquisición de material rodante. Ahora se ha debido comprar todo y se han debido firmar todos los contratos en su periodo. ¡Qué curioso! ¿Ni un solo tren

se compró de 1996 a 2004? ¿Todos eran material rodante de cuando el Gobierno de don Felipe González? ¿No existieron los ocho años de Gobierno del Partido Popular ni en la economía, ni en Renfe? Todos lo que comparacen aquí a explicarnos el presupuesto dicen lo mismo. Hombre, está bien que lo dijeran en 2005 y 2006, pero que después de cinco presupuestos nos digan que hasta 2006 había un abandono total en la economía, en la educación, en la sanidad, en los transportes, en el metro... ¡Por favor! ¡Ya está bien! Vamos a ser un poco coherentes. Las políticas se hacen —y más en infraestructuras y en material rodante, usted lo sabe— de años en años sucesivos. Los contratos los firman unos y los ejecutan otros, se empiezan las obras por unos y se inauguran por otros. No me diga usted lo mismo que todos los que han pasado por aquí o la mayoría de los altos cargos de la Administración central desde hace ya unos cuantos años, que siempre están con la misma cantinela, que parece que la enseñan en la Fundación Jaime Vera: que aquí no ha habido otros presupuestos útiles y otros gobiernos que hayan trabajado por la sociedad española más que los catorce años de don Felipe González y los cinco que llevan ustedes. Lo demás no ha existido, ni UCD ni el Partido Popular. Todo ha sido mal gobierno para España, nula gestión y nula economía. ¡Hombre! Si en 2004 había 965 trenes y ahora hay 1.200, ¿en cinco años ha subido solamente 45 trenes por año? ¿Esa es la importante cifra de gestión que ha aumentado tanto en estos años? ¿Para eso tanta descalificación en el periodo de los ocho años anteriores? Creo que usted debe ser más objetivo en su valoración de los años anteriores, porque aun en el caso de que hubiera sido así, han tenido cinco años para cambiar el material. Y no hablo solo de los trenes de larga distancia y los regionales. Ustedes los han cambiado en muchas regiones, ¿por qué en otras no? Eso es lo que me tiene que contestar. ¿Por qué de Galicia a Madrid por Castilla y León tienen unos trenes y en Andalucía o Cataluña tienen otros? Porque los hemos visto. No pueden decir que son trenes absolutamente competitivos. Ustedes ponen un alvia Madrid-Valladolid-Gijón, que va lleno, y con los lavabos sucios; el tren es nuevo y va a tope, ¿por qué no ponen más servicios?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Merino, le ruego concluya.

El señor **MERINO DELGADO**: Concluyo, señor presidente. Deben poner más servicios al norte-noroeste de España. Da igual que sean avant, alvia o trenes convencionales, pero pongan más servicios y den más calidad en el servicio. Eso es lo que estoy diciendo sobre la política de Renfe-Operadora. Ya sé que es una empresa que no se dedica a hacer las infraestructuras del transporte, eso lo tengo claro. Ustedes tienen que dar el servicio, pero lo tienen que dar con calidad. Me parece muy bien que consigan la rentabilidad económica, pero entre otras cosas también deben considerar que las comuni-

dades autónomas están pagando mucho dinero por los convenios que tienen con ustedes para mantener unos servicios que ustedes hubieran cerrado. Por tanto, sea coherente a la hora de hacer esas valoraciones y no descalifique tanto las épocas anteriores que algo han hecho por España también; comprendo que casi todo malo, pero algo bueno habrán hecho. ¿Los diecinueve años de Gobierno socialista no han sido suficientes para cambiar el material rodante, invertir más o cambiar determinados servicios que estoy diciendo? No es una crítica destructiva. Le estoy haciendo una crítica del que lo está viviendo día a día en muchas regiones, en comparación con otras. Lo que afirmo es que no se cumple lo que dice la ministra de equilibrio en las inversiones territoriales y en la gestión. No es así. Señor presidente, contésteme a esas dos preguntas que le he hecho que son muy sencillas. Eso me vale para dar satisfacción a lo que le he planteado: por qué ha bajado el presupuesto en prácticamente todas las regiones y por qué el material rodante es competitivo en unas regiones sí y en otras no, cuando usted señala que no hay material rodante nuevo porque el Partido Popular no firmó ningún contrato, ni hizo nada, ni cambió nada.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Pezzi. No hace falta, señor Pezzi, que le diga que sea muy breve

El señor **PEZZI CERETO**: Brevísimamente. Ya que el señor Salgueiro no acepta mis medallas y el portavoz del Grupo Popular dice que me las den a mí, yo estoy encantado de aceptarlas. Porque si viniéramos a esta comparecencia y la puntualidad media del AVE Madrid-Cataluña no estuviera en el 99,3 no diría que le dieran medallas, porque estarían gritando que se fuera usted, que se fuera Magdalena, que se fuera Zapatero, que me fuera yo que soy diputado por Granada, porque alguna vez llegará el AVE allí y también tengo alguna responsabilidad. Seamos sensatos; con estos resultados, cumpliendo el contrato programa, esto es una espléndida gestión operadora. Soy geógrafo, como doña Josefina Cruz Villalón, y a mí un mapa me vuelve loco. Como me ocupo de los ferrocarriles, tengo el Plan de Infraestructuras de Álvarez-Cascos y el PEIT y les enseño a mis alumnos —cuando los tengo— cuál es la diferencia en el modelo de comprensión de España, de cohesión territorial. Ustedes no sabían lo que era España. Desde el punto de vista de cohesión territorial hicieron un modelo absolutamente kafkiano. Ha tenido que venir un gobierno socialista para hacer una red de infraestructura ferroviaria que da sentido a una España de las comunidades autónomas como fija nuestra Constitución. Para más inri, diputado por Granada, Álvarez-Cascos, una sola vía. Para Granada nos iban a premiar con una sola vía. Para que me dé otra medalla; tendría que viajar, si estuvieran gobernando, en una sola vía, esperando a que pasaran unos para llegar los otros. Ha tenido que venir un gobierno socialista para que ponga doble vía, ancho

internacional, electrificado. Yo seré también de los que, como en muchas ciudades de España, gracias a los socialistas tendré alta velocidad en mi ciudad. Ahora viajo poco en tren —tengo que venir a Madrid—, pero cuando estaba trabajando en Sevilla el altaria era una alternativa para una media distancia en un diseño de vía que tenía grandes dificultades a su paso por Loja y por otros sitios, y sí veo las diferencia y que este Gobierno cree en el ferrocarril.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar este turno de grupos de portavoces tiene la palabra el señor Delgado por un minuto.

El señor **DELGADO ARCE**: Servicio de cercanías, lamento muchísimo el resultado de ese estudio de movilidad. Creo que hay dos áreas metropolitanas de más de 400.000 habitantes en Galicia cada una que justifican la existencia de ese servicio. Le pido ese informe, por conducto del señor presidente una copia, y también lo he solicitado anteriormente por pregunta parlamentaria y hoy he conocido de su existencia. ¿Es consciente de que este resultado contradice la petición unánime del Parlamento de Galicia y las fuerzas políticas en el representadas? Cuando hablo de unidad de gerencia de cercanías me refiero a un núcleo de cercanías y a una gerencia de cercanías. No sé si la terminología es exactamente la adecuada. Yo no creo que para implantar un servicio en Galicia haya que hacer una transferencia de competencias de ese servicio, sino que cercanías, si tuviera voluntad política, podría y debería prestar.

Servicios de media distancia. Los trenes hay que renovarlos y usted coincide conmigo. Yo le pido que cumpla lo que acaba de decir, que el nuevo material vaya directamente a aquellas comunidades que lo necesitan y que no hagan como otras veces que los trenes nuevos van a las zonas que ya los tienen buenos y a nosotros nos mandan los trenes en desuso. Hay experiencias, y muchas, en los últimos años de la gestión del Gobierno socialista.

Trenes de larga distancia. Cómo puede decirnos aquí que hay que fiar los servicios a la oferta y la demanda. ¿Usted cree que los servicios de larga distancia entre Madrid y Galicia y entre Galicia y otros destinos de España no tendrían una demanda de servicios absolutamente potente si tuvieran unos trenes de calidad, con unos horarios, unas frecuencias y unos servicios adecuados? Yo le aseguro que sí. La gente quiere viajar en tren, lo que pasa es que viajar en los trenes que hay hoy es absolutamente imposible si uno quiere competir en tiempo y en calidad y es una auténtica lástima para los que queremos y amamos el servicio ferroviario.

Concluyo, señor presidente. Yo no soy geógrafo, señor Pezzi, pero llevo prácticamente conmigo este mapa siempre que debato sobre ferrocarriles. Es el mapa de 1993-2007, el plan del Partido Socialista, del señor Borrell, de los gobiernos de Felipe González. Claro, este mapa a usted no le interesa. Esta era la España hemiplé-

jica en la que, por ejemplo, el noroeste no existía desde el punto de vista ferroviario. Esto también es un mapa. ¿Le gusta este, señor Pezzi, o le gusta más el que pintan ustedes?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor presidente de Renfe. Le ruego que responda a las preguntas concretas ya que las de carácter general creo que ya están respondidas.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE-OPERADORA** (Salgueiro Carmona): La pregunta que formulaba el señor Merino ya la había respondido. Insiste en que regionalice las inversiones en Renfe y yo insisto en que es difícil que pueda adscribir un tren a una región concreta. Renfe no tiene responsabilidad en inversión, ni siquiera las estaciones son de su titularidad. Nosotros gestionamos algunas estaciones pero no somos titulares. Por tanto, nuestros 1.346 millones de inversión están dedicados fundamentalmente a material móvil. Es verdad que para esta gestión de los servicios de estaciones gastamos dinero en teleindicadores o en el control de acceso, pero nuestra inversión fundamental es en material móvil. Si usted aglutina el conjunto de los 1.346 millones al destino en material móvil verá que responde a una compra de 420 trenes para viajeros y a cien locomotoras para mercancías. A eso van destinados los 1.200 millones de los 1.346 de que dispone el programa de inversiones de Renfe-Operadora. No es que no le haya contestado es que no responde a la cuestión que S.S. plantea.

Quiero hacer una precisión. No he criticado ninguna gestión y podría ser libre de hacerlo. He dicho que en el periodo 1996-2003 no se ha comprado ningún tren. Esto no es criticar. Esto es decir lo que ha pasado. Esta es la realidad, pero no solamente en alta velocidad sino en media distancia ni en la convencional. Los datos están ahí. Es cuestión de comprobarlo. Le recuerdo un hecho que puede entrar más en la crítica, pero es narrar algo que sucedió. Se pone en servicio lo que se llamaba, porque no era línea de alta velocidad, Madrid-Lleida donde no se podía circular a más de 200 kilómetros por hora. ¿Qué tren hay que poner para ir por esa línea que tiene una característica especial y un ancho determinado donde los únicos trenes que existen en España en este momento están en la línea de Madrid-Sevilla de alta velocidad? Pues un tren de alta velocidad. ¡Qué curioso que para atender esta línea hay que traer los trenes de Sevilla! Recuerdo que fueron capaces de generar una tensión —creo que innecesaria dentro de Andalucía— y, entre otras cosas, desatendieron parte de la demanda del tren de alta velocidad Madrid-Sevilla. Esta ha sido la realidad de la actuación en esta materia concreta entre 1996 y 2003. Con esto —insisto— no he hecho valoración ni crítica alguna. Digo lo que ha pasado, sencillamente.

Quiero decir al señor Delgado que le remitiré el informe, como no podía ser de otra forma. Suelo cumplir lo que digo. No es un problema de palabra, sino que es lo que figura en el contrato de programa, en el compromiso del Ministerio de Fomento de mejorar el material, por eso ha apostado por la renovación del material. No tenga ninguna duda, señoría, de que esta renovación se hará a lo largo de 2008, fundamentalmente en 2009 y parte en 2010 y atenderemos donde el material esté más envejecido y preste menor servicio de calidad.

En cuanto a que haya más viajeros, la configuración de la oferta no puede ser por intuición sino por hechos reales. Los estudios de demanda que realizamos y la necesidad de viaje son permanentes y, por lo tanto, vamos a acompañar nuestra oferta en Galicia, en Asturias, en León, en Valencia, teniendo presente siempre las necesidades de viaje que detectamos. Nuestra oferta está configurada en ese sentido. S. S. lo va a percibir en estos dos años, 2009-2010 en cuanto a calidad. Estoy de acuerdo con S.S. en que una cosa es volumen de oferta y otra prestarla con la mayor calidad posible. Ahí estamos trabajando. Creo que es nuestra responsabilidad conseguir que los viajes que prestamos con nuestros ferrocarriles sean de la máxima calidad y utilidad para el ciudadano. A partir de ahí, el tiempo nos irá diciendo si conformar una oferta mayor o menor.

El señor **PRESIDENTE**: Concluida su intervención, y escuchadas sus respuestas, solo nos queda despedirle —estoy seguro— con la gratitud de todos.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF (GONZÁLEZ MARÍN). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS SOCIALISTA (número de expediente 212/000191), CATALÁN (CONVERGENCIA I UNIÓ) (número de expediente 212/000138) Y POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/000253).**

El señor **PRESIDENTE**: Damos paso a la comparecencia del presidente del Ente Público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF, el señor González Marín. No va a realizar ninguna intervención de carácter general. Van a intervenir directamente los grupos a los cuales responderá el señor presidente.

Tiene la palabra, en primer lugar, el portavoz del Grupo Parlamentario Popular señor Merino.

El señor **MERINO DELGADO**: Escuché ayer la exposición del secretario de Estado, con poca convicción, sobre el ferrocarril, y después vi que la ministra había presentado el presupuesto por la mañana, hecho que demuestra una clara falta de respeto hacia el Parlamento, porque no se puede presentar a la prensa por la mañana el presupuesto que vas a dar por la tarde a los diputados. Me parece que es una falta de respeto al Par-

lamento. Como es una cuestión que la señora ministra ya practica desde hace bastantes años, allá ella. El presupuesto de ADIF, que es muy importante —sin duda el más importante que ha habido en todos estos años en los temas de infraestructuras del ferrocarril—, tiene, en mi opinión, varios problemas que se vienen repitiendo en estos últimos años. Creo que son unos presupuestos ficticios, no cumplen ni ejecutan las anualidades y ni siquiera tienen escrúpulos para dar una cifra el año pasado y este, otra mucho más baja o más alta; da igual. Si uno ve las cuatro últimas anualidades, se observa que han dejado de invertir unos 3.000 millones por no ejecución y ustedes ya llevan cinco presupuestos. En esos cinco años con 3.000 millones de euros se hubieran generado, aproximadamente, 100.000 puestos de trabajo que se han perdido por no ejecutar esa obra. Por tanto, los principios que daba la señora ministra en su rueda de prensa de que eran unos presupuestos inversores que generaban empleo, si no se ejecutan difícilmente crean empleo. De lo que se trata en estos presupuestos que hacen es de poner cifras, estudios, proyectos sobre el papel, pero luego gran parte de ellos no se ejecutan. Este año 2008 el grado de ejecución es bastante bajo pese a tener la cifra más alta de presupuesto del ferrocarril de la historia. Es verdad que ha tenido en este año 2008 una cifra muy importante, pese a dejar al ferrocarril convencional en el nivel de los años setenta, que es como se ha quedado. La red convencional —lo he dicho en la anterior intervención— se ha abandonado a su suerte, se ha optado claramente por el tren de alta velocidad, que me parece una apuesta razonable pero sin que se tenga que olvidar por ello un tema tan importante como la red convencional. Además, hay provincias donde de forma reiterada y año tras año, desde el 2004, vienen incorporando cifras que en algunos casos son altas y ni siquiera hay proyectos. Saben ustedes que no las van a iniciar, pero aun así se ponen porque es bueno electoralmente. Se van poniendo esas cifras en unas zonas donde interesa aunque luego en ese año se sepa, de forma taxativa, que no se van a ejecutar. La Ley de Presupuestos de 2008 aprobó un presupuesto para ADIF de 3.774 millones de euros y este año presentan ustedes un presupuesto de 4.358 millones de euros. Si entramos de una a una en las regiones y en las distintas actuaciones que se van a realizar, nos encontramos cosas verdaderamente curiosas. En Cantabria no solo no crece, sino que ni se cumplen las promesas que el propio señor Rubalcaba había hecho allí hace ya varios años —la última vez en la anterior campaña electoral—. Y qué decir del presidente Revilla, que ha sostenido que el tren de alta velocidad llegaría a Cantabria —creo recordar— en 2010-2011. Sin embargo, ¿qué han puesto ustedes en el presupuesto? De 470.000 euros lo han bajado a 250.000. Esa es la voluntad de este Gobierno con el AVE para Cantabria: 250.000 euros. Hasta ahora, todos los estudios que han hecho han sido para altas prestaciones. Sin embargo, en otras ocasiones incluso del propio ministro señor Rubalcaba— dicen que es de alta velocidad. ¿En qué quedamos? Y esa sí es una

pregunta que le hago concretamente. ¿A Cantabria va a ir la alta velocidad o van a llegar las altas prestaciones? Porque, desde luego, si es la alta velocidad, con este presupuesto a lo mejor va a llegar a Cantabria en el año 2020, cuando los trenes sean de otra generación y cuando se terminen las infraestructuras en toda España, como ha ocurrido con la autovía de la meseta a Cantabria. Esto va a pasar igual. A lo mejor para entonces está ya.

Pero dígame usted si es de altas prestaciones o de alta velocidad. En La Rioja, tres cuartos de lo mismo, con 15 millones de euros, desde luego salvo algún estudio informativo y poco más no se puede hacer mucho. En Aragón, para ustedes Teruel tampoco existe, pese al compromiso del Gobierno, ahí está, no tiene presupuesto prácticamente. Curiosamente en Navarra baja de 366.000 euros a 199.000; tendría que decirme a qué se debe, teniendo en cuenta que se ha prometido también el AVE a Pamplona, y sin embargo ha bajado el 45 por ciento del presupuesto respecto del año anterior. Extremadura es justo lo contrario, se incrementa de una manera muy fuerte sabiendo que no se pueden ejecutar en una anualidad 170 millones de euros; bueno, ustedes ponen 170 millones de euros de presupuesto. En Castilla y León hay un grave retraso que usted nos tiene que aclarar en el tramo Valladolid-Palencia-León. El presidente del Gobierno dijo en León, y lo ratificó el secretario de Estado, que el AVE llegaría a León en 2009. Tengo las declaraciones de prensa. Ponen ustedes 268 millones de euros para gastar en un año. Dígame usted dónde se va a aplicar, si desde Palencia a León no hay proyectos de ejecución; si desde León a Asturias están hechos los túneles de Pajares, ¿los 268 millones de euros van en el tramo entre León y los túneles o van a ir desde Valladolid-Palencia-León y ustedes los aplican? Porque están aplicados a León esos 268 millones, me gustaría saber a qué concepto de ejecución van. Si Castilla y León pierden inversión de Seittsa y ADIF y baja un 31 por ciento respecto a 2008, coincidirá conmigo en que la ejecución no es correcta, porque es una región clave para su política de ferrocarril de alta velocidad en el norte-noroeste de España. Eso es lo que han manifestado ustedes, que Castilla y León por las rutas por las que van a ir los trenes hacia el norte-noroeste es una región clave. No entiendo por qué tienen que bajar su presupuesto Seittsa y ADIF un 31,83 por ciento en el año 2008. Igual ocurre con Galicia, que baja en el presupuesto de ADIF el 30,94. Supongo que me dirá usted, es que en el Plan Galicia que va en la sociedad Seittsa o en la Dirección de Ferrocarriles hay otras partidas. Sí, pero lo que está claro es que ADIF baja su presupuesto respecto a 2008 en Galicia un 30,94 por ciento. Son las dos únicas regiones que bajan. Ustedes han subido el presupuesto en todas las regiones menos en esas dos, en Galicia y en Castilla y León, y son concretamente es donde más se les llena la boca de decir que son las regiones clave para que en los próximos años se invierta para el tren de alta

velocidad hacia el norte-noroeste de España. Yo le pediría que me aclarase eso.

Galicia en estos últimos años solo ha tenido unas cifras respecto a ADIF básicamente en el papel, y es lógico porque la Xunta de Galicia solo vende esas cifras. Las pocas obras en marcha se visitan en helicóptero, pero por mero interés electoralista. Los gallegos, desde luego, con ustedes tendrán que esperar bastantes años para ir en tren, que no será AVE, porque me parece que va a ser de altas prestaciones, salvo criterio en contrario por su parte. Como digo, en Castilla y León, el presupuesto es desde luego puramente voluntarista, como lo es en Galicia. Se ve que la ministra ha querido quedar bien con el señor Zapatero en León; le ha puesto 268 millones en el presupuesto, sabiendo que no se lo van a poder gastar y, desde luego, hay contradicciones claras en esa partida, porque si asignan ustedes para ese tramo, Valladolid-Palencia-León, 14 millones de euros si hubiera voluntad de hacer la obra en 2009, hubiesen puesto una partida mucho más alta, no hubiesen puesto solo 14 millones de euros, cuando a León le ponen 268 millones de euros. Le ruego que me aclare esas cuestiones que son fundamentales para el eje norte-noroeste en el tren de alta velocidad.

Se olvidan de la línea Valladolid-Burgos, han puesto muy poco dinero; indican en el presupuesto, eso sí, línea de alta velocidad, cuando se sabe que no lo es, por lo menos en este momento. Salamanca y Soria no existen para ADIF y cabe añadir que ese presupuesto responde claramente a la voluntad política que siempre ha manifestado la ministra en este Parlamento. Al enemigo, ni agua. Para las regiones afines o necesarias, todo lo que se pueda; a las políticamente contrarias, las cuatro migajas y así se vertebrar el territorio. Ha salido recientemente en la prensa la distribución territorial de las inversiones del presupuesto por regiones y queda bastante claro el asunto.

Señor presidente, con este presupuesto creo que se deja claro que el ministerio, y concretamente ADIF, dedica las cifras políticas a las regiones para que a algunas les sirva de propaganda, pero luego, desgraciadamente, no se ejecutan, y a veces se alargan los plazos mucho más de lo que sería normal. Creo que el gran beneficiario de este asunto es el señor Solbes, porque va a estar contento de que no se ejecute. Cuanto menos se ejecute, más se ahorra el señor Solbes. Por tanto, en este año de dificultades le va a venir divinamente que ustedes ejecuten así. Pero el empleo y las empresas de obras públicas sí que se van a resentir, y usted lo sabe. Ayer, el señor secretario de Estado señor Morlán decía que el presupuesto de Fomento pretendía, por un lado, el impulso a la inversión y el empleo y por el otro, vertebrar el territorio. Creo que la conclusión del presupuesto de ADIF una vez estudiado nos da a entender que ni lo uno ni lo otro, porque si no se ejecutan 3.000 millones en estos años y se están perdiendo 100.000 empleos y se hace la distribución territorial de las inversiones como se están haciendo, no se está cumpliendo ni lo uno ni lo

otro. Además de las dos o tres preguntas concretas que le he hecho, le haría algunas más que me gustaría que me contestase porque son importantes. En primer lugar, hay un ejemplo de presupuesto ficción que antes de nada sí me gustaría comentar, que es el de Almería. En Almería, en 2008 presupuestaron 160 millones de euros y no han gastado nada y en el año 2009 presupuestaron 190 millones de euros para la línea del AVE. Esa obra de 103 kilómetros tiene 80 kilómetros pendientes de estudio de impacto ambiental, y el resto, redactándose los proyectos, que se adjudicaron en el 2008, por tanto, sabían que no se iban a gastar y se lo dije el año pasado respecto a esta misma provincia, por eso la cito este año. Sabían que no se iban a gastar los 160 millones de euros, como saben que no se van a gastar los 190 que han puesto en el presupuesto para el año que viene. Pero al igual que han hecho en otras provincias de Andalucía, para las que las cifras son muy importantes en ADIF y en Seittsa y sin embargo saben ustedes que no lo van a ejecutar. Entonces, ¿Por qué hacen esa política? ¿por qué concretamente en el caso de Almería ustedes saben que no tienen ni siquiera los estudios de impacto ambiental, que no tienen los proyectos terminados en 80 kilómetros de los 103, y sin embargo ponen ustedes 190 millones de euros de presupuesto? Son 30.000 millones de pesetas, 2.500 millones de pesetas al mes para ejecutar. Eso es imposible que se pueda ejecutar y usted lo sabe. Ese es un ejemplo de lo que yo le decía de presupuesto ficción. Por eso le pregunto ¿cuántas obras ha licitado desde junio ADIF y por qué importe hasta la fecha? En segundo lugar, ¿cuándo se va a iniciar la obra de la estación del AVE en Huelva y las obras de inicio del propio AVE? Tercero, ¿qué previsión hay de llegada del AVE a Cantabria? La mejora de plataforma que Seittsa tiene presupuestada en 50 millones de euros para ese trazado, que debe de ser desde el límite de la provincia de Palencia hasta Santander ¿es para AVE o es para altas prestaciones? Después de los muchos plazos que se han dado en la línea Valladolid-Burgos y Valladolid-Palencia-León-Asturias, yo le pregunto ¿cuándo se prevé la llegada del AVE a León, a Asturias y a Burgos? ¿Qué significa la partida línea alta velocidad Valladolid-Burgos-Vitoria? Hay una partida concreta que se denomina así, y cuánto se ha ejecutado hasta ahora. En relación con lo que le comentaba sobre Almería, le quiero hacer una pregunta. En el año 2002 el Partido Popular hizo el estudio de soterramiento en Almería. Ahí quedó el estudio, hasta que en junio de este año se firmó un convenio entre la ministra, la Junta de Andalucía y el alcalde de Almería con usted, con el presidente de ADIF. ¿Qué se ha hecho desde entonces en ese caso? Esa es la pregunta concreta que me gustaría que me respondiera. Estas son las cuestiones que yo le quería preguntar en la mañana de hoy. Le agradezco mucho su presencia una vez más en esta Cámara y también le agradecería que me contestase a las preguntas —he procurado ser lo más breve posible— y estoy seguro de que lo hará cumplidamente.

El señor **PRESIDENTE**: Turno para el Grupo Parlamentario Socialista. Para ello tiene la palabra su portavoz, el señor Pezzi.

El señor **PEZZI CERETO**: Quiero dar de nuevo la bienvenida a don Antonio González Marín, también compañero y amigo andaluz con el que he podido trabajar, y como he dicho del señor Salgueiro, ha probado holgadamente su capacidad de gestión al frente de un ente público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF, de una extraordinaria complejidad, que está llevando adelante, por encargo del Ministerio de Fomento, el gran cambio, la gran modernización de nuestro país, desde el punto de vista ferroviario, que va a hacer de este siglo el siglo del ferrocarril, de las altas prestaciones ferroviarias, de la alta velocidad, y como presidente del Ente Público ADIF va a tener la oportunidad de liderar ese proceso.

Como he dicho en mi anterior intervención, lo primero que tenemos que hacer para valorar cualquier presupuesto es saber si se adapta, si se acerca, si supera la planificación realizada por quienes están en estos momentos al frente del Gobierno de España. El PEIT suscitó un enorme debate en esta Cámara. El periodo 2008-2009 —como anunció ayer don Víctor Morlán— será la puesta en el análisis de ese documento. El PEIT es extraordinariamente relevante para el futuro de nuestro país y marca unas líneas de trabajo que el Ministerio de Fomento está cumpliendo estrictamente. Como he dicho, tanto el porcentaje de PIB dedicado a inversiones como el porcentaje de ferrocarriles respecto a la inversión total demuestran que nos hemos creído el documento, que lo estamos llevando a cabo con rigurosidad y ese 1,93 por ciento del PIB, cuando el PEIT fijaba el 1,5 por ciento, o esos 9.674 millones de euros, el 50 por ciento del total para ferrocarril, demuestran que la tendencia está perfectamente delineada y que el futuro será ir compensando progresivamente el desarrollo anómalamente extraordinario del transporte, tanto de viajeros como de mercancías por carretera, con un transporte ecológicamente más cuidadoso, en la línea de la lucha contra el cambio climático, en un desarrollo sostenible, que son los compromisos adquiridos por el Estado español a nivel internacional y que este Gobierno ha reiterado muchas veces en esta Cámara. Por tanto, ferrocarril es también futuro, futuro que se está planificando con unas partidas presupuestarias extraordinariamente significativas.

Señor presidente, ADIF pasa a crecer un 15,48 por ciento, 4.358,9 millones de euros, que pueden permitir hacer frente tanto a la alta velocidad como a cercanías o al resto de inversiones. A veces las cosas no son más ciertas por repetirlas mucho; es verdad que la alta velocidad es el 60 por ciento del presupuesto, pero lo que no es alta velocidad tiene el 40 por ciento, más de 4.000 millones de euros, y cercanías tiene 618 millones de euros. No se puede decir que se abandona lo que no es la alta velocidad o que se abandonan las cercanías, sen-

cillamente porque no es cierto, porque las cifras demuestran lo contrario. Creo que el trabajo a realizar en esa gran revolución de las infraestructuras del transporte en pro del ferrocarril está bien marcado y bien equilibrado. Necesitamos la alta velocidad en transporte de viajeros; necesitamos velocidad alta en mercancías y en viajeros; necesitamos unas líneas convencionales que puedan permitir que la red de cohesión territorial en nuestro país se mantenga de forma competitiva y, por tanto, que el país pueda progresar, desde el punto de vista económico, con unas infraestructuras, en general viarias, pero en este caso ferroviarias, que sean punteras.

En esta Cámara centramos todos los años el debate —en cualquier cámara autonómica— en dos elementos que siempre son significativos. Por un lado, ustedes presupuestan pero no lo gastan. El que lo dice es el portavoz del Partido Popular, y en este caso, como portavoz socialista, le diría: miren ustedes su carné de ejecución de inversiones en los ocho años del Gobierno Aznar, y si traen un mejor carné, yo bailo con usted. En el año 2000 se invirtió en alta velocidad el 60,8 por ciento —Gobierno del Partido Popular—, en el año 2001, el 59,6 por ciento; solo en el año 2002 llegó al 86 por ciento; bajó de nuevo en el año 2003 al 60 por ciento y en 2004 llegó al 61 por ciento, con ese carné de baile yo no me voy con usted, porque no demuestran que en los ocho años que estuvieron gobernando hayan sido capaces de hacerlo mejor que nosotros. Hay que decir a los ciudadanos que en el año 2006 se invirtió el 87 por ciento y eso supone, respecto a cualquier año, 10, 15, 20 puntos más. Por tanto, el grado de eficiencia, de capacidad para llevar adelante la gestión está demostrado palmariamente que se inclina a favor del Gobierno socialista. Me gustaría saber cómo ha quedado definitivamente el año 2007, porque estábamos en cifras muy altas, pero ahora nos lo dirá el presidente del Ente Público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF, y también qué previsiones hay. Este es un primer aspecto referido a ejecución de inversiones.

Tampoco debemos hacer trampas a los ciudadanos que nos puedan oír o hacernos trampas entre nosotros. ¿Por qué? Porque en cualquier sitio una inversión tiene una complejidad extraordinaria. Cuando se hace el presupuesto —que se hace en el mes en el que se hace— si el estudio informativo está elaborado, está elevado a información pública, si tiene la declaración de impacto ambiental en el grado que sea, el organismo que tiene el encargo del Ministerio de Fomento de llevar adelante la obra o el propio Ministerio de Fomento pueden hacer una previsión de gasto que se adapte al año que tiene por delante. Todos los que estamos aquí hemos estado alguna vez en puestos ejecutivos. Yo lo he tenido que llevar desde ayuntamientos, como responsable de infraestructuras y obras públicas, en Granada o como consejero en el Gobierno andaluz y sé que las inversiones no siempre se pueden ejecutar en su totalidad. Decir a los ciudadanos que si tienes 260 millones de euros se van a invertir en su totalidad son ganas de rizar el rizo, porque normal-

mente una obra tiene un desarrollo complicado, un estudio informativo y un proyecto constructivo que tiene por medio una declaración de impacto ambiental con varias alternativas. A los ciudadanos hay que darles respuestas, a los alcaldes y alcaldesas hay que darles respuestas y muchas veces hay motivos que impiden llevar adelante una inversión prevista.

Pongo un ejemplo que afecta a su partido. El tramo de alta velocidad Bobadilla-Antequera-Peña de los Enamorados. Hasta hace dos meses el Partido Popular pedía, en contra del estudio informativo del Ministerio de Fomento, que fuera soterrado por la vega de Antequera; soterramiento que ustedes saben que llevaría a encontrar, como ya pasó, restos arqueológicos, y un costo económico disparado, lo que hacía inviable el cumplimiento de esos plazos. Ustedes han presentado aquí una proposición no de ley para forzar al Ministerio de Fomento a que no lo haga de acuerdo con el estudio informativo, sino de la forma que ustedes creen que les va a dar más respaldo electoral o más importancia a su partido. Pongo otro ejemplo también cercano, el AVE a su paso por Loja, que ustedes planificaron en zona urbana. Hubo unas manifestaciones continuadas en la ciudad de Loja para decir que no pasara por el diseño de una sola vía —era más estrechito: una sola vía ocupa menos— que había hecho el Partido Popular, que pasaba por encima del convento de unos frailes. Eso eran detalles menores. Cuando se va a llevar adelante la obra los sondeos declaran que hay aguas sulfurosas. ¿Es responsable el ministerio de que haya aguas sulfurosas y haya tenido que cambiar el diseño desde la zona norte al sur de la ciudad de Loja? Evidentemente ha dado la solución a un problema que se había planteado, porque todo el mundo sabe que cuando se hace el estudio informativo los sondeos se hacen a unas distancias determinadas y puede haber bolsas no previstas en los sondeos previos que se demuestran a la hora de hacer la obra. Por tanto, seamos sensatos los que hemos estado gobernando. Ustedes lo han estado y saben que no se puede nunca decir que se va a hacer el cien por cien de la inversión prevista. Si se cae el viaducto de Rules en Granada en una obra de carreteras que ustedes diseñaron, que ustedes aprobaron, a la que ustedes dieron el visto bueno y que ahora no se puede terminar en plazo, ¿qué implica? ¿Qué el Gobierno socialista es responsable de que se haya hundido el viaducto de Rules o que se haya caído en la carretera en la Herradura-Taramay? Seamos sensatos, hablemos a los ciudadanos con sentido común, con carga de responsabilidad.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Pezzi, agradecería que terminara.

El señor **PEZZI CERETO**: Termino inmediatamente. Cuando yo veo el presupuesto de Fomento, Castilla y León aparece después de Cataluña y Andalucía como la tercera en inversión: 1.875 millones de euros. No puede decir usted a los ciudadanos de Castilla y León que su

comunidad es marginada por el Ministerio de Fomento o el Grupo Fomento. No es verdad. En ferrocarriles tiene 906 millones de euros, la tercera en inversión de ferrocarriles, después de Andalucía y Cataluña. No es verdad, sencillamente no podemos admitir que se tergiverse la realidad buscando las vueltas a un presupuesto que es limpio, que está fijado en el PEIT, que son datos públicos, que son proporcionales a la población y a las necesidades y que no puede crecer indefinidamente porque cuando una obra se termina hay que hacer la siguiente, y a veces le toca a la misma comunidad o a otra.

Señor presidente de ADIF, usted tiene ante sí un trabajo ímprobo. Todos los diputados y toda la ciudadanía van a estar mirando cómo lleva la alta velocidad, las cercanías o las vías convencionales, que usted mantiene también en ADIF. Tiene los presupuestos, tiene el equipo humano, tiene usted la cabeza suficiente para llevarlo perfectamente. Cuento con el Grupo Socialista para que no decaiga en la labor que le hemos encomendado.

El señor **PRESIDENTE**: Para dar respuesta a las cuestiones planteadas por los distintos grupos tiene la palabra el señor González Marín.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (González Marín): Voy a tratar de ceñirme a los planteamientos que se han hecho fundamentalmente por el señor Merino, en una intervención que francamente no me suena a nueva. Reiteradamente viene utilizando los mismos argumentos. Yo estoy encantado de contestarle, pero como la información está publicada, creo que tiene perfecto acceso para analizarla y le permitiría, cuando llega a esta Cámara a preguntar, al menos no hacer algunas afirmaciones que en mi opinión no son correctas. El tema de la ejecución viene siendo un elemento permanente en sus intervenciones que hacemos presupuestos ficticios, que no ejecutamos las anualidades, que no tenemos escrúpulo ninguno en plasmar en el presupuesto lo que proceda, que con nuestra política de ejecución estamos actuando de forma negativa con relación a lo que necesita en este momento el país, que es actuar de una forma que ayude a superar el ciclo en el que estamos, que con nuestra política el empleo se va a resentir, en definitiva, que presupuestamos mal, presupuestamos unas cantidades y no las ejecutamos. Yo le voy a dar datos, datos que son contrastables. El presupuesto de ADIF de 2007 estaba cifrado en 3.792,66 millones de euros. La ejecución alcanzó 3.893,10 millones de euros. Eso significa el 102,6 por ciento sobre el presupuesto inicial. ¿Vale? En el presupuesto de 2008 las previsiones que tenemos —son provisiones— son de alcanzar a final de año una ejecución en el entorno de 4.350 millones de euros sobre un presupuesto inicial de 3.774,6 millones de euros. Estaríamos en el entorno del 115 por ciento de ejecución presupuestaria. Y eso es porque estamos trabajando desde que llegamos, primero al GIF y luego a ADIF, para

hacer que la ejecución presupuestaria se corresponda con los presupuestos y salir de la falacia de planteamientos que no se corresponden con la realidad.

Tengo los datos y se los voy a leer. En 2001 —lo ha comentado el portavoz señor Pezzi— la ejecución de lo que era equiparable entonces, que era el GIF, fue del 59,6; en 2002 hubo un esfuerzo extraordinario del 86,4; en 2003, el 60,4; y en 2000, que fue el primer año de los que tengo en la serie, el 60,84. En el periodo 2000-2003, que era un periodo en el que gobernaron ustedes, el presupuesto fue de 10.200,55 millones de euros, la ejecución de 6.869 millones de euros, un 67,35 por ciento de media. En 2004-2007, que corresponde a este Gobierno, el presupuesto era de 16.095,59 millones de euros, y lo ejecutado de 13.176,87 millones de euros, con un porcentaje de ejecución del 81,87 por ciento, pero con una diferencia notable, señoría, que el presupuesto de este periodo era nada menos que 5.895 millones de euros mayor que el del periodo anterior —es decir se incrementó casi un 58 por ciento—, con una ejecución de 6.307 millones de euros, concretamente un incremento del 91 por ciento, o sea un incremento porcentual de 14,52 puntos porcentuales. Le decía, y se lo voy a reiterar, que las previsiones son que a final de año superemos el cien por cien de la ejecución presupuestaria.

Dice además que estamos ralentizando licitaciones y yendo contra la economía. Las licitaciones que hace ADIF son públicas, se publican no solo en los medios de comunicación sino también en el Boletín Oficial del Estado. A septiembre las licitaciones ejecutadas ascienden a 4.547,20 millones de euros, con una previsión de llegar a final de año al entorno de 6.100 millones de euros. En el ámbito de las adjudicaciones las previsiones son, concretamente a la fecha de 30 de septiembre, 3.839 millones de euros y llegar a final de año con 5.000 millones de euros. Se ha hecho un esfuerzo extraordinario en avanzar en la licitación, porque creemos firmemente —esa es la política de este Gobierno, que ADIF apoya plenamente, como no puede ser de otro modo— que somos capaces con nuestra política de licitaciones y de inversiones de favorecer el empleo y el desarrollo económico y de contrarrestar los efectos derivados de la situación económica que a nivel mundial y a nivel nacional estamos padeciendo. Esos son los grados de ejecución, a pesar de las facilidades que ustedes nos dan. El señor Pezzi hablaba, por ejemplo, del debate en el tramo entre Antequera y Peña de los Enamorados, que no permite avanzar para licitar las obras. Pero no es un caso único. La Comunidad de Madrid no nos está permitiendo —y ahora se está levantando la restricción— hacer obras en determinados puntos. El año pasado le comentaba, y le voy a comentar este año de nuevo, que en la línea de Valladolid, cuando trabajábamos en río Duero, la obra nuestra —no la de otras administraciones que estaban en el entorno— tenía unas restricciones medioambientales que para qué quiero contarle. Es un tema que conocen sobradamente, y usted que es de la zona, señor Merino, lo sabe. Firmar el proyecto de inte-

gración ferroviaria en Palencia ha sido realmente un trabajo muy complicado, pero no porque no haya querido el Ministerio de Fomento o el Ayuntamiento de Palencia. También hay otras causas que se han puesto aquí de manifiesto y que son una realidad. Cuando aparece en Fuentes, en la provincia de Cuenca, un yacimiento del cretácico superior, se paraliza y se ralentiza la obra, por tanto, las previsiones de ejecución se ven frenadas. Como ocurre también, por ejemplo, cuando en Galicia, en Bendoiro, aparece un castrío que no estaba documentado y hay que paralizar también la obra y hacer las prospecciones pertinentes. Eso forma parte, como conocen, y usted específicamente, de la dinámica de la obra pública.

Plantea que hay un abandono de la red convencional. Yo le quiero dar datos, que están en el presupuesto. La inversión prevista en el presupuesto de 2009 en el ámbito de ADIF es de 739 millones destinados a red convencional. De ellos, específicamente 147 millones se destinan a cercanías, al margen de las inversiones —o el gasto, como quieran configurarlo— de mantenimiento, que es íntegramente para la red convencional, que ascienden a 884 millones de euros. Es decir, la red convencional, una vez más, tiene una rúbrica también muy notable, que está por encima de los 1.600 millones de euros. La red convencional no ha sido abandonada por este Gobierno, todo lo contrario, hay inversiones muy potentes. Es verdad que recuperar el tiempo perdido no es fácil, pero estamos haciendo inversiones muy potentes en la red convencional y específicamente en el ámbito de cercanías sin contar las inversiones que están consignadas específicamente en el ámbito de la CEID, algunas de las cuales, por ejemplo, las que hacen referencia a las cercanías de Cataluña, a través de un convenio que está en fase de firma entre el ministerio, Seittsa y ADIF, pasarán también a ser ejecutadas por el propio ADIF.

Me habla de una serie de líneas de alta velocidad, sobre las que quería tener una información concreta y precisa, y voy a tratar de dársela. Como conoce, ADIF realiza las obras de alta velocidad que le encomienda el Estado, que le encomienda el Gobierno. Concretamente, la línea de Cantabria, como pasa con la de Teruel, la de Navarra o la de Salamanca-Soria que me ha comentado, no forma parte de las líneas encomendadas a ADIF, que son públicas. Esas líneas no están en el ámbito de ADIF. Para que lo sepa, hay inversiones previstas para Cantabria en mejora de la red convencional, pero específicamente esas líneas no están encomendadas a ADIF, no están en nuestro presupuesto porque no pertenecen a nuestro presupuesto. Me dice que en Extremadura hay previstas una serie de inversiones de las que no da crédito. También afirma de una manera rotunda —y reitera que lo había dicho en años anteriores— que no puede creer que en Almería se destine una cantidad determinada para hacer inversiones por 190 millones de euros. Voy a empezar por Almería y luego voy a seguir con lo demás, para que conozca el estado de las inversiones, que no son justamente las que usted me está comentando.

En la provincia de Almería, en el tramo Murcia-Almería está previsto para 2009 que se aprueben los proyectos de construcción e iniciar las obras de dos tramos que son Vera-Los Gallardos y Los Gallardos-Sorbas. Antes de final de año está previsto licitar dos tramos, que son concretamente Sorbas-barranco de los Gafarillos y barranco de los Gafarillos-Los Arejos, cuyo importe de licitación se sitúa en torno a los 400 millones de euros. Por tanto, no hable de que estamos pintando en presupuesto, estamos poniendo en el presupuesto temas que creemos que pueden ser llevados a cabo. Detrás de las cifras hay unas obras concretas.

Plantea también el tema de la estación de Huelva. Su señoría sabe que estamos trabajando en un proyecto, y esa es la consignación que se ha hecho, concretamente en la estación de Huelva. Dice que hay una partida en el Valladolid-Burgos-Vitoria, pero no solamente hay una partida. Es una línea que está en un proceso de avance, que permite consignar las partidas que entendemos razonables para esa línea. Lo mismo sucede con la línea Venta de Baños-Palencia-León-Asturias. Le voy a recordar algunos datos. En este momento están en obra de plataforma 28,8 kilómetros, que son concretamente Grijota-Becerril-Río Cea-Bercianos del Real Camino-Onzonilla-estación de León. Prevemos licitar antes de final de año 62 kilómetros adicionales, concretamente Becerril de Campos-Valle del Retortillo, Valle del Retortillo-Pozo de Urama, Pozo de Urama-Grajal de Campos, Grajal de Campos-Río Cea, nacional 601-Palanquinos y Palanquinos-Onzonilla. En 2009 tenemos previsto licitar en la primera parte del año otros 20,6 kilómetros, que es Bercianos del Real Camino-Santa Marta, Santa Marta-nacional 601 y el Nudo de Venta de Baños, que está incluido en la línea Valladolid-Burgos-Vitoria. Por tanto, señoría, esa línea está en marcha, de suerte que prácticamente entre Venta de Baños-Palencia-León estará en obras, con la excepción de Palencia concretamente, que está retrasada por las razones que he apuntado antes, no porque no estemos trabajando en el tema. En la parte que sigue hacia arriba, León-La Robla y Pola de Lena-Oviedo es el Ministerio de Fomento a través de ferrocarriles quien está trabajando justamente en ese tema. Muestra también su decepción sobre la de Valladolid-Burgos-Vitoria, que a qué se debe esa consignación, como si no hubiera ningún proyecto, no hubiera nada en curso. Le quiero decir que estamos trabajando en toda la variante. Sabe que estamos trabajando en Río Duero-Pinar de Antequera, en una obra que estamos haciendo ADIF, cofinanciada en un 24 por ciento por la sociedad Alta Velocidad de Valladolid...

El señor **PRESIDENTE**: Señor González Marín, le ruego que vaya terminando.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (González Marín): Voy abreviando. Evidentemente, estamos trabajando en el tema

del traslado del Páramo de San Isidro de las instalaciones que están ubicadas en el centro de Valladolid. En la línea Valladolid-Burgos tenemos en relación de proyecto todos los tramos y prevemos licitar obras este año en 50,7 kilómetros y en el año próximo en 62,8 kilómetros. Por tanto, estamos trabajando y avanzando en esa línea y las consignaciones presupuestarias se corresponden con una realidad que hay detrás, que es lo que está haciendo la gente de ADIF, el personal de ADIF, que está dedicado a esto. En la línea de Extremadura —que también se solivianta de que haya esas consignaciones— quiero decirle que en este momento tenemos adjudicadas obras y en ejecución en 76,7 kilómetros. Y, concretamente, en el año próximo tenemos la previsión de licitar seis proyectos constructivos adicionales. Por tanto, estarán en obras estos kilómetros más lo que, en su caso, derive de las licitaciones que estamos comentando.

Voy terminando, señor presidente. No querría dejar ningún tema fuera. En Galicia, señoría, decir en esta Cámara que no estamos haciendo nada; que es todo humo; que únicamente vale para hacer un recorrido en helicóptero para ver la línea... Yo estaría encantado de enseñarle la línea; usted puede verla cuando quiera. La línea Orense-Santiago, que es el tramo que tiene asignado ADIF en el ámbito de Galicia en alta velocidad, está en un 75 por ciento de ejecución en la plataforma; en un 75 por ciento de ejecución. Entonces, o no se va por allí... pero usted viaja y, seguramente sí va, porque comentaba antes que viaja mucho y, seguramente, va. Entonces basta hacer un breve recorrido en ese entorno para ver cómo están las obras. Pero es que esas obras están avanzando a un ritmo francamente extraordinario, en la voluntad de terminarlo lo más pronto posible. Y obviamente —usted quizá no lo vea— pero tengo la convicción absoluta de que los señores que viven en Galicia y que van a Galicia sí lo ven, y aprecian el esfuerzo inversor que estamos haciendo para avanzar, también, en esa línea.

Con esto termino, no quería dejar pasar la ocasión para agradecer al señor Pezzi, como siempre, su actitud de apoyo a esta tarea compleja que tenemos en desarrollo. Eso, señoría, créame, nos ayuda a seguir trabajando en la línea que marca el Gobierno, en avanzar en el desarrollo de las infraestructuras en todo el territorio del Estado, porque no estamos actuando en un punto y en otro. A mí no me parece —y hay que mirar las cifras del presupuesto— que haya que hablar de planteamientos sectarios. Murcia es de las comunidades que más crecen en el ámbito de ADIF y Murcia no está gobernada —que me conste a mí hoy— por el Partido Socialista. Podríamos poner los ejemplos que quiera. Castilla y León es otro ejemplo meridianamente claro en el ámbito del Ministerio de Fomento. Se están haciendo infraestructuras allí donde hay que hacerlas. Obviamente, comprenderá conmigo que si hemos llegado a Valladolid este año pasado, no puede haber unas inversiones muy potentes en el corredor entre Madrid y Valladolid relacionadas con la alta velocidad. Como no puede haberlas entre

Madrid y Barcelona o hasta Málaga, relacionado con la alta velocidad. Cuando se acaba la T4 no hay una T4 bis, señoría; esa es la realidad. Y también —y yo creo que son debates que se crean artificialmente— está claro que en Madrid —y en Madrid estamos haciendo inversiones potentísimas— el eje Atocha-Chamartín que está licitado y que empiezan ahora las obras es para todo el territorio del Estado, porque va a articular —que no lo estaba—, va a permitir establecer unos vasos comunicantes entre todo el noroeste peninsular y el resto del Estado. Y cuando hacemos una variante en Madrid, el baipás de Madrid va a permitir que los trenes de Cataluña y Zaragoza vayan directamente a Sevilla y a Málaga y a todos los puntos intermedios. Hacemos infraestructuras para todo el territorio del Estado, para todos los ciudadanos del Estado, y no podemos hacer esas imputaciones territoriales porque creo que no son correctas. El eje Atocha-Chamartín se imputa, evidentemente, a la Comunidad de Madrid. La obra se hace en la Comunidad de Madrid; como la remodelación que estamos emprendiendo en la estación de Atocha, pero va a facilitar, va a ser un beneficio para todos los ciudadanos que utilizan esas líneas. Decía, señoría, que quería terminar de nuevo agradeciéndole el apoyo que nos da, el impulso que nos da, que nos permite seguir trabajando con rigor, con tesón, con esfuerzo, en cumplir los objetivos del Gobierno que, evidentemente, son los objetivos más nobles, los más importantes en infraestructuras y —aunque algunos no quieran reconocerlo— están transformando la piel de este país.

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

¿Algún grupo quiere hacer alguna precisión? (**Pausa.**) Señor Merino, tiene usted un minuto.

El señor **MERINO DELGADO**: Debería usted darme dos, como la vez anterior, porque con un minuto va a ser un poco difícil, pero le agradezco su flexibilidad en todo caso.

Señor presidente de ADIF, yo le agradezco su explicación; de verdad que se lo agradezco, igual que lo he hecho en años anteriores, pero cuando usted habla de que no debemos hacer esos comentarios de criterios territoriales del reparto de las inversiones, yo tengo que ver lo que hay en el presupuesto; y en el presupuesto, por ejemplo, en cercanías ustedes tienen para el año 2009: Barcelona, 300 millones; cercanías de Madrid, 24 millones; cercanías de Sevilla, 20 millones. Pero si vamos a ADIF: Barcelona, 657 millones; Madrid, 304 millones; Sevilla, 16. Y Seittsa: Barcelona, 563 millones; Madrid, 84; Sevilla, 289. Lo acabo de sacar del presupuesto un poco por encima. En cuanto a obras de ejecución, ¿cuántos años llevan ustedes con el túnel de Sol? Pero no vamos a entrar en detalles porque el presidente no me lo permitiría y con toda la razón.

Decía el portavoz del Grupo Socialista que tenemos un mapa territorial de España —el Partido Popular—

kafkiano, y que ha tenido que venir un Gobierno socialista para resolverlo. Y yo digo, ¿de qué han servido los catorce años de don Felipe González? Es decir, ¿el mapa de don Felipe González era el nuestro o era otro distinto del que ahora ha tenido que resolver el Gobierno socialista actual? A ver si se aclaran ustedes porque me parece que no lo tienen nada claro. ¿Gestiona mejor el PSOE los presupuestos? Ojalá. Desgraciadamente, ustedes no gestionan bien ni las crisis económicas, ni los presupuestos de los ministerios desde hace ya bastantes años. Fíjese si gestionan ustedes bien los presupuestos que todos los proyectos de alta velocidad en España desde que existen los ha hecho el Partido Socialista; todos los proyectos. Por tanto, gestionan ustedes magníficamente. Pero yo le puedo decir una cosa, usted no estaba aquí, pero hasta hace cuatro años su portavoz de infraestructuras decía todo lo contrario de lo que usted está diciendo ahora; todo lo contrario; así que a ver si se aclaran ustedes. Le puedo decir que en esta Cámara hubo un debate de seis horas del presidente de Renfe, señor Corsini, con su portavoz —que lo puede usted ver en el «*Diario de Sesiones*»— sobre la adquisición de material rodante de Renfe. Bueno, pues eso no existe; se ha borrado. Solo existe en el boletín oficial; no hubo tal debate sobre material rodante; no se compraron ni se contrató nada. Por eso le digo que tiene usted que ser un poco riguroso. Yo no tengo la experiencia que usted en gestión pública, ni mucho menos. Qué más quisiera, pero...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Merino, le ruego que concluya.

El señor **MERINO DELGADO**: Voy concluyendo, señor presidente.

Yo no he dicho que a Castilla y León no le hayan puesto presupuesto, pero es que Castilla y León no es la inversión de Castilla y León solamente. Estamos hablando de una estrategia regional, interregional y nacional. No me hable usted de Castilla y León. Estamos hablando del eje norte-noroeste del ferrocarril de alta velocidad, y las inversiones que se han puesto en el presupuesto no son solo para Castilla y León. Las que están en Andalucía sí son para Andalucía, pero las que están en Castilla y León son para Galicia, Asturias, Cantabria y Castilla y León. Por tanto, vamos a hablar con propiedad.

El GIF inicia su vida operativa, señor presidente de ADIF, en 2000. ¿Cómo puede usted comparar los datos de 2000, 2001 y 2002 —con muchos menos funcionarios, con muchos menos medios, con menos presupuesto— con el presupuesto de ADIF de hoy y del año pasado y de años anteriores, con los medios que tiene ADIF? No son comparables. Hay que comparar datos similares. Usted no me ha negado que han dejado de invertir desde 2004 3.000 millones de euros. Por eso le decía yo lo de la pérdida de empleo, porque es verdad. No me ha contestado a esa pregunta. Por otro lado, dice

usted que en Cantabria ADIF dedica presupuesto a la red convencional, porque es otro organismo el que se dedica a la plataforma. Pues yo solo veo 250.000 euros en el presupuesto de Cantabria y el año pasado había 450.000. ¿A usted le parecen datos suficientes para la red convencional de Cantabria? Debería usted contestarme a esa pregunta, pero tampoco me ha contestado. No obstante, por cuestión de brevedad, le voy a hacer esas preguntas por escrito, porque tal vez no le dé tiempo a contestarme a todas las que le he hecho, pero como conclusión le digo una cosa. A mí me parece que el presupuesto de ADIF es un presupuesto muy importante, que tiene que vertebrar la política del ferrocarril en toda España. Me gustaría poder decir alguno de estos años, este año, el que viene o cuando sea, que este presupuesto se ha gestionado bien, se ha gestionado con criterios territoriales de igualdad. Desde luego, en este presupuesto de 2009 todavía no lo he visto.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Pezzi.

El señor **PEZZI CERETO**: Brevísimo.

El señor **PRESIDENTE**: Brevísimo. Tiene usted la palabra.

El señor **PEZZI CERETO**: Llevo años haciendo política en los parlamentos de Andalucía, en el Senado y ahora en el Congreso. Sé leer los datos y sé leer las estadísticas y no me gusta hacer filibusterismo con los datos. No se puede decir, si Castilla y León es la tercera región en inversiones después de Cataluña y Andalucía: Es que, como estamos en medio, pillamos los de un lado y los de otro, mientras que los de Andalucía, como sois los que estáis al final, una isla, pues nada. Usted acaba de hablar del Murcia-Levante-Almería. Nosotros estamos cerca de Portugal, creo yo, o de Extremadura, o de Castilla-La Mancha, o de Murcia, o de Levante. ¿O no? Todos servimos para todo. Cuando se hace el Madrid-Valladolid, ¿a quién estamos prestando el servicio, a Madrid, a Valladolid o a España? Lo que no se puede es ser sectario. Cuando el dato es bueno para Castilla y León, que son los terceros en inversiones, es porque están en medio, y no son para nosotros; es que van a pasar por aquí, ninguno se va a parar en el camino. ¡Hombre! Esto no es serio ni es riguroso.

De inversiones, el presidente de ADIF le acaba de decir que en 2007 han sido el 102 por ciento sobre el presupuesto inicial y que prevén en 2008 el 115 sobre el valor inicial. Discutan de esto. No me estoy inventando nada. Discutan con el presidente de ADIF, que tiene la gestión, no se empeñen en convencerme a mí buscando las únicas cifras que les convienen, porque ferrocarriles está magníficamente tratado en estos presupuestos, es un porcentaje importantísimo y eso se debe a que ha habido un cambio en el paradigma del transporte en este país. Es verdad que con Felipe González se primaban más las infraestructuras de carreteras. Ese era el para-

digma dominante, eso es lo que quería la sociedad, porque salíamos de una situación muy difícil de carreteras. Ahora los socialistas hemos impulsado fortísimamente el nuevo paradigma dentro del desarrollo sostenible y del cambio climático, que es el ferrocarril, y lo estamos llevando nosotros adelante, Álvarez-Cascos ni lo olió. Y no le digo Rajoy, que el cambio climático se lo consulta a un primo que tiene en Sevilla, que confunde el cambio climático con el tiempo. Dice: ¿Qué tiempo va a hacer mañana? El mismo dentro de 200 años. ¡Chiquillo! Que esto hay que llevarlo con un poquito de rigor. ADIF es riguroso, tiene unos buenos presupuestos, está invirtiendo bien. Por tanto *chapeau*, hay que saberlo hacer, y ellos lo saben hacer, nosotros lo sabemos hacer, los socialistas, y lo estamos demostrando en el día a día. Ustedes tienen ocho años de pedigrí por detrás. No renuncien a su pedigrí de Aznar. Yo sé que a veces es difícil sacar a Aznar, porque hacer el ridículo tan continuamente es difícil ponerlo ahora encima de la mesa. Nosotros seguimos poniendo a Felipe y ponemos a Magdalena Álvarez y ponemos a nuestro presidente Zapatero, porque lo están haciendo bien, es que estoy convencido.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar esta comparencia, tiene la palabra el presidente de ADIF, señor González Marín.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (González Marín): Quiero hacer una precisión inicial. Sé que es muy complicado, pero usted ha hablado de Sol —lo ha sacado a colación en la segunda intervención—, y esa estación no la está haciendo ADIF, por tanto permítame que no le dé respuesta a un tema que no es de ADIF.

Habla usted de cercanías. El presupuesto de ADIF contempla una cantidad que no es la que usted dice. Sí es verdad, y quiero que lo sepa, que en ese programa de 250 millones de inversión especial que se va a destinar a unas cercanías concretas está previsto firmar un protocolo en el que ADIF desarrollará este tema. En todo caso, señoría, se está haciendo un esfuerzo inversor importantísimo en todas las cercanías de todo el país. El criterio que sigue el ministerio y que, evidentemente sigue ADIF, porque son las reglas de oro del funcionamiento correcto del sistema, es que se trabaje de forma armónica en todo el territorio. También comprenderá que las cercanías de Madrid o de Barcelona o de Cataluña no tienen el peso que tienen otras cercanías, de ahí que las inversiones que se realicen sean distintas en cuantía, pero no en calidad. Se está trabajando, y lo comentaba antes el presidente de Renfe-Operadora, en que los servicios sean homogéneos en todo el territorio del Estado. No puede haber ciudadanos de distintas clases en función del territorio. Para eliminar ese problema que existía estamos trabajando intensamente en el ámbito ferroviario. Estamos trabajando en este sentido.

Me ha dicho que no compare GIF con ADIF. No lo he comparado, lo he comparado en términos homogéneos, señoría. GIF se crea en el año 1997 y he puesto el año 2000 porque me parecía de cortesía no hablar de lo que había pasado en los tres primeros años en los que estaba en gestación el GIF. Pero ADIF nace en 2005, y yo no me he dado ninguna cortesía, y comparo, y las comparaciones las estoy haciendo en términos porcentuales. En términos porcentuales, a la inversión a la que me refería cuando decía que en 2000 la ejecución era del 60 por ciento en GIF, era a una inversión de 912 millones de euros, señoría, con un presupuesto de 1.500, y le estoy hablando en 2008 de 4.351 millones de euros, que son cinco veces más de inversión y un porcentaje del 115. Estamos multiplicando el porcentaje de ejecución por dos, lo estamos duplicando, y la inversión efectuada por cinco. No estamos barajando el presupuesto de GIF del año 2000, no. Es muy distinto, usted lo sabe sobradamente. Sobre lo de la crisis económica, me voy a callar. Soy economista y tengo mis ideas sobre el tema de la crisis, pero de gestionar crisis económicas, de ustedes no aprenderíamos. Como vuelve a decir que no contribuimos en el tema del crecimiento del empleo, le voy a reiterar la cifra. Nosotros llevamos en este momento adjudicados, y hablo al 30 de septiembre, 3.839 millones de euros. Prevemos adjudicar antes de finales año 5.000 millones de euros. Llevamos licitados 4.547 millones de euros y pensamos llegar a final de año a 6.100 millones de euros. Licitación es abrir expectativas para las empresas, expectativas de empleo, de trabajo, de actividad, de crecimiento. Evidentemente, estamos colaborando en ese tema de la forma en que podemos hacerlo y con las fuerzas que podemos emplear en ello. Decía usted, y ya termino: Me gustaría decir que este presupuesto se ha gestionado bien —el presupuesto del año 2009—; voy a esperar a su ejecución para valorarlo. A mí me gustaría que alguna vez pudiera oírle decir que algo, hemos hecho bien. Pero bueno, confío en que el año que viene cuando hablemos del mismo tema usted pueda decir: ¡Hombre! Algo ha hecho bien la gente de ADIF.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL FERROCARRILES DE VÍA ESTRECHA, FEVE (VILLALBA ÁLVAREZ). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS SOCIALISTA (número de expediente 212/000192) Y POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/000255).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la comparencia de don Ángel Roberto Villalba Álvarez, presidente de FEVE. No va a realizar una intervención previa de carácter general, por tanto, entran directamente los portavoces de los grupos a formular sus preguntas. Tiene la palabra, en primer lugar, el portavoz del Grupo parlamentario Popular, señor Merino.

El señor **MERINO DELGADO**: Quiero agradecer expresamente al presidente de FEVE su presencia, sobre todo, porque al ser la primera vez que comparece creo que hay felicitarle por su presencia hoy aquí en la Cámara, y decirle que le deseamos todo tipo de éxito en la gestión porque, sin duda, con ello beneficiará a una amplia zona del territorio nacional y estoy seguro de que lo hará muy bien.

En cuanto al presupuesto de FEVE y a alguna de sus partidas, que he visto que han subido ustedes el presupuesto global un 23 por ciento, lo cual es digno de resaltar, le voy a hacer muy pocas preguntas, no solo por la hora en que estamos, sino porque tampoco tengo muchas pegadas que poner a este presupuesto. En primer lugar, he visto que en Castilla y León se recorta de forma drástica el Plan de Seguridad. Mientras que en otras comunidades se amplía de forma muy notable el presupuesto, en esta se ha reducido bastante. Esto no es coherente porque en el conjunto de Castilla y León sube el presupuesto global de forma notable. Este dato lo he visto en la provincia de León y no sé cuál es la explicación; por eso le pido que me conteste. En segundo lugar, qué actuaciones concretas piensa ejecutar FEVE en Castilla y León, teniendo en cuenta que la Junta de Castilla y León paga a FEVE al año una cantidad importante. El año pasado se lo pregunté a su antecesor pero no tuvo respuesta. Sería bueno que FEVE participase más activamente en cuestiones de otra índole, aunque no sean propiamente las de ferrocarril de vía estrecha, de tipo cultural, patrocinios deportivos, como hace, por ejemplo en Bilbao. Sería bueno que, por ejemplo, se comprometiese en alguna de estas provincias, teniendo en cuenta, sobre todo, que la Junta de Castilla y León hace un esfuerzo presupuestario importante para pagar ese convenio. Me gustaría conocer la reducción del Plan de Seguridad. ¿A qué se debe el fuerte incremento en el presupuesto de Cantabria en el capítulo de inversiones y qué temas van a realizar? Por lo que he visto del presupuesto, limitándome a ser lo más breve posible, bajan ustedes globalmente el presupuesto destinado a planes de seguridad y, sin embargo, este año han tenido más accidentes que el año pasado. Corríjame si no es así. Me gustaría que dedicaran ustedes una partida importante a los planes de seguridad en todas las regiones de una manera homogénea. Con esto termino agradeciéndole otra vez su presencia, deseándole éxito, a la vez que agradezco también al portavoz del Grupo Socialista, ya que nos vamos, las clases gratuitas que ha tenido a bien darnos en la mañana de hoy.

El señor **PRESIDENTE**: Por el grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Pezzi.

El señor **PEZZI CERETO**: Bienvenido señor presidente de FEVE. Ferrocarriles de Vía Estrecha es una empresa por sus cifras económicas relativamente pequeña, pero presta un servicio de especial interés en toda la zona cantábrica y yo que soy asiduo de la zona lo utilizo. Antes el portavoz del Grupo Popular me decía que voy con cierta

frecuencia a lo largo de todo el año a Pechón, y el tren en Unquera y Val de San Vicente es para mí un transporte habitual a Torrelavega o a Santander, y sé el buen servicio que prestan por sitios muy especiales.

Ustedes ajustaron un plan estratégico 2005-2009 y he estado viendo los presupuestos y que se mantienen las subvenciones de la Dirección General de Ferrocarriles en el capítulo 4 de transferencias, con 88 millones, igual que en 2008. Mantienen también la misma cantidad de transferencia de capital en el capítulo 7, de 30,7 millones de euros. Sin embargo, aumentan las inversiones de 101 a 124 millones de euros, casi un 25 por ciento, que es lo mismo que pasó la vez anterior; hay una apuesta por la inversión en FEVE importante, y en ese contexto me gustaría saber si ese plan estratégico se está llevando a cabo. Hay algo que personalmente vivo en relación con FEVE, que me interesaría que me lo pudiera detallar, porque he tenido esta responsabilidad en el Ayuntamiento de Granada: ¿Cómo lleva la integración de FEVE en las ciudades, sobre todo, con el tema tan delicadísimo que demandan nuestros ciudadanos continuamente de los pasos a nivel?, cuál es la estrategia dentro de ese plan estratégico que ustedes aprobaron?, ¿van a seguir con la bellísima estrategia de trenes turísticos que han desarrollado y que entusiasmo a todo aquel que sube en sus servicios y denota la sensibilidad de una empresa como FEVE, en un territorio único en el que la integración de su ferrocarril de vía estrecha es extraordinaria?

Al portavoz del Grupo Popular quiero decirle que soy un servidor público. Soy un funcionario de la Universidad de Granada, profesor en servicios especiales. Mis clases son gratuitas siempre y a todas las horas que usted necesite; nada más tiene que llamarme. Mi especialidad es medio ambiente, ordenación del territorio. Le mandaré mis libros que están un poquito abandonados, a ver si consigo revender algo de lo que hice en mi tesis doctoral, en la segunda modernización de Andalucía. He hecho un atlas de Andalucía precioso, porque yo tengo buen gusto. Estoy a su disposición.

El señor **PRESIDENTE**: Una vez realizadas las intervenciones de los portavoces de los grupos, para dar respuesta a los mismos tiene la palabra el señor Villalba. **(Risas.)**

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL FERROCARRILES DE VÍA ESTRECHA, FEVE**, (Villalba Álvarez): Señorías, muchas gracias por sus intervenciones amables y positivas. Transmitiré, señor Merino, a mi antecesor que ha tenido gestos y frases de apoyo al trabajo de la compañía que presido. Bien es verdad que espero que las dos intervenciones no tengan en cuenta la condición de hermana menor que FEVE tiene respecto a otros operadores del país, sino por el cariño y respeto que SS.SS. tienen — como nosotros — a una empresa con más de 100 años de historia; que tiene la red de vía métrica más importante de Europa; que atiende al año nada menos que a 11

millones de viajeros de la cornisa cantábrica, de la Región de Murcia y de Castilla y León y que, además, es interlocutor obligado de seis comunidades autónomas, de más de 3.000 ayuntamientos, y de 8 organismos provinciales. Es una empresa que está apostando fuerte. Aquí se ha dicho que la inversión crediticia es importante y que sorprende en relación con los gastos e ingresos de explotación ordinarias; que está apostando fuerte por la modernización de sus infraestructuras; por ser y representar el mejor ferrocarril posible que es el ferrocarril sostenible, el medio de transporte que hoy, sin duda ninguna, es protagonista de la mejor política del Gobierno de España y por trasladar siempre la seguridad, el confort, la eficacia y la eficiencia en el mayor grado posible de bienestar a los ciudadanos y a las familias. Es una empresa que ha hecho posible que de los 150 trenes y locomotoras que tiene en este momento su parque móvil, nada menos que 62 en los últimos cuatro o cinco años se hayan renovado, se hayan comprado, se hayan transformado y que representen, por tanto, más de un 40 por ciento sobre el total de unidades de tren, totalmente actuales y modernas. Es una empresa que además ha apostado por la electrificación de sus vías. De 1.300 kilómetros de vía férrea de FEVE, en este momento tenemos casi 400 kilómetros electrificados. Nuestro compromiso es que en el presupuesto de 2009 haya 47 kilómetros más en Asturias y en el País Vasco, pero 300 en los próximos cuatro años —en esta legislatura— para completar el mapa de necesidades que actualmente, tiene FEVE de utilización de la mejor energía, que es la energía limpia. Es una empresa que es capaz de desarrollar planes de I+D+i novedosos que tienen que ver con la creación de nuevas máquinas de tren pero también con la implantación de sistemas de control y regulación, por lo tanto, de más y mejor seguridad. —STAC rail o Davinci participado también con la empresa Indra y por ADIF, son buen ejemplo de ello.

Podemos hablar de otras actuaciones que tienen que ver con una preocupación evidente de nuestra compañía. Esta empresa, que es verdad que tiene un presupuesto aún modesto en relación con otras empresas y compañías ferroviarias de España, ha crecido más de un 9 por ciento —aquí se ha dicho— en términos generales en su presupuesto ordinario; ha sido capaz de crecer un 23 por ciento en el conjunto del presupuesto de inversiones. Se ha preguntado —y lo ha preguntado el portavoz socialista— que cómo hacemos esa apuesta por la inversión; una apuesta sin duda extraordinaria y ambiciosa. La hacemos porque creemos en ella, porque vimos que es absolutamente necesaria para el futuro de FEVE y para la mejor conexión ferroviaria del corredor cantábrico, de Castilla y León y de Murcia ofrecer la mejor vía, la mejor electrificación, los mejores trenes y locomotoras y, desde luego, también los vagones que puedan hacer posible un tráfico de mercancías competitivo y ambicioso que en un horizonte cercano nos sitúe por encima de los cinco millones de toneladas transportadas. Lo hacemos, indudablemente, con recursos del Estado, recurriendo al

crédito, con un gran sacrificio, por tanto, de nuestra cuenta de resultados, pero sabiendo que si queremos ser mejores y ofrecer el mejor futuro posible a nuestros 2.000 trabajadores y a esos 11 millones de viajeros/año que nuestra empresa recibe, tenemos que ser capaces de ser confortables, eficaces y de ofrecer seguridad.

Se ha hablado de seguridad. Seguridad en FEVE es todo, señoría. Tiene que ver con la modernización de los trenes y de las vías; tiene que ver con los pasos a nivel; tiene que ver con todo lo que se hace en una empresa ferroviaria como la nuestra. Y si en Castilla y León crecemos más del 30 por ciento —creciendo también en la provincia de León— evidentemente, estamos hablando de seguridad. Crecemos más de un 30 por ciento. Pasamos de algo más de 5 millones de inversión, en la comunidad que nos une como referencia a usted y a mí, señoría —Castilla y León—, en el año 2008 a algo más de 8 millones de euros de inversión en el año 2009, y ello sin contar con la aportación de cuatro unidades nuevas, de cuatro trenes nuevos que estarán ya operativos en los meses de mayo o junio y que representan una inversión de 12 millones de euros. Una inversión, por lo tanto, significativa. Le quiero decir que devolvemos en el mejor transporte posible, devolvemos en confort, devolvemos en la mejor frecuencia para los ciudadanos, una parte del compromiso que tenemos con la sociedad de Castilla y León. No se detiene solo en un compromiso con esta provincia, que existe en la integración de FEVE en la ciudad de León, en la modernización de todas las estaciones de la provincia leonesa, desde Villaquilambre, la primera, en relación con la capital hasta las últimas que tienen que ver con el municipio de Puente Almuhey. Además, en el impulso a Cistierna como gran eje del futuro parque móvil de FEVE en la comunidad autónoma y con actuaciones concretas que tienen que ver con pasos a nivel, con estaciones, con modernización de diversos tramos tanto en Palencia —especialmente en Guardo— como en la provincia de Burgos. Por lo tanto, sí estamos comprometidos con Castilla y León. Sí vamos a devolver a esta tierra una parte del compromiso, y del compromiso político que hemos asumido en su momento con la junta de Castilla y León, porque creemos que el futuro es de la coordinación, del trabajo convenido, de las políticas que se puedan realizar, que son casi todas de acuerdo con las administraciones públicas en esta España de las Autonomías que necesita a ayuntamientos, comunidades, empresas públicas y, evidentemente, al Gobierno de este país. Por eso, con la Junta de Castilla y León hemos firmado un convenio que aporta más o menos 1,5 millones de euros cada año para compensar el déficit evidente que FEVE tiene por el transporte de viajeros en las tres provincias de Castilla y León que atiende en este momento —Burgos, Palencia y León—, pero vamos a tener muchas más colaboraciones en trenes turísticos, oferta cultural y deportiva a la que usted ha hecho referencia.

Se ha extrañado quizá de la cifra alta, evidentemente alta, de la inversión en Cantabria. Se la voy a explicar. Está exactamente en el promedio que en este momento

tiene Cantabria en el negocio de tráfico de mercancías y en el movimiento de viajeros con el total de la red FEVE. Cantabria en pasajeros hoy, por ejemplo, representa algo más de un 30 por ciento; Cantabria en mercancías representa un movimiento importante, sea cual sea el sector al que nos podamos referir y, por lo tanto, es justo que en presupuestos Cantabria también tenga una representación, un protagonismo evidente que, en todo caso, es importante para todos los territorios y comunidades autónomas con los que trabajamos. Somos una compañía segura, señor Merino. Somos seguros porque estamos haciendo las cosas bien, porque nos lo dice además quien lo tiene que decir que es la UIC, que es el órgano internacional que da o quita calificación en torno a la seguridad a tenor de los accidentes que, a su juicio, puedan ser evitables. En el año 2008 FEVE no ha tenido un solo accidente evitable, un solo accidente sancionable o criticable por la UIC. Otros años sí ha ocurrido y, por lo tanto, eso quiere decir que estamos haciendo las cosas mejor y que el plan estratégico del que se ha hablado aquí está surtiendo, un efecto importante. Seguridad quiere decir de forma global mejorar el trabajo de FEVE, invertir más y mejor —ya he hablado aquí de algunas inversiones—, pero también quiere decir —y evidentemente usted se refiere a ello y también el portavoz del grupo Socialista— actuar en pasos a nivel. En este momento hay 1.024 pasos a nivel que surcan los casi 1.300 kilómetros de vía FEVE y en los últimos cinco años hemos actuado sobre 500, bien sea suprimiéndolos —por elevación o por soterramiento— bien sea automatizándolos —mediante alguno de los procedimientos que en el lenguaje ferroviario existen en este sentido— o bien mejorando de alguna forma su relación con la presencia ciudadana. Hemos actuado en 500 pasos a nivel sobre 1.024. Creo que es un nivel de actuación importante. Estamos en cifras cercanas al 50 por ciento —algo más del 44 por ciento—, y vamos a seguir trabajando en este sentido, en algún caso en convenios con comunidades autónomas. Tenemos un convenio con la Comunidad de Cantabria, otro con la Región de Murcia. Con León estamos trabajando también con la diputación leonesa en este campo, y esperamos tenerlo con diputaciones provinciales, alguna de las ocho con las que tenemos en este momento una estrecha relación para que, entre todos, podamos, sobre todo en aquellos pasos de más dificultad o de más peligro, corregir cuanto antes la situación actual. He hablado antes de Cantabria; y en Cantabria no solamente existe la actuación de integración en Santander, en Torrelavega, todas ellas ya convenidas y acordadas con los organismos actuantes, que son Ministerio de Fomento, comunidad autónoma y, evidentemente, ayuntamientos afectados, e incluso Renfe y ADIF. Todos estamos de acuerdo ya en qué tenemos que hacer en Santander y Torrelavega, y lo vamos a hacer juntos. Vamos a trabajar también en Unquera, en Camargo y en todas aquellas poblaciones cántabras que necesiten algún tipo de actuación en este sentido.

Estamos finalizando el estudio para integrar el ferrocarril en la ciudad de León. Se ha aprobado ya una fórmula entre el Principado de Asturias, el ayuntamiento de Langreo y FEVE que permita soterrar —ya hay proyecto y ya hay dinero— dos kilómetros de vía FEVE en el seno de esta localidad, Sama de Langreo, de forma que se pueda trabajar y, a la vez, que siga funcionando un tren imprescindible para las cuencas mineras. Tenemos todavía en Avilés importantes retos y en otras ciudades de Galicia, como Ferrol, que están esperando una actuación importante, donde nuestro papel va a ser colaborar en todo aquello que sea conveniente para el bien común, que es el bien de los ciudadanos, pero también del lado del Ministerio de Fomento y del lado de los ayuntamientos protagonistas y responsables de este tipo de actuaciones. Por lo tanto, vamos a dar pasos importantes en esta legislatura hacia la modernización, también urbana, también cosiendo, ya en lo que se espera del siglo XXI y la presencia del ferrocarril, en la mejor actuación de FEVE en muchas ciudades de nuestro recorrido. Estoy seguro de que en próximas comparecencias podremos explicarlo con más detenimiento y dar cuenta de algunas actuaciones que están ya finalizando, como es la integración de FEVE en Bilbao; en otras se está comenzando, como es Gijón, y en otras a punto de realizarse, como son todas aquellas a las que me he referido antes.

Con esta intervención contesto someramente a algunas de las cuestiones planteadas por SS.SS. y estoy a disposición de ustedes para completar la explicación que proceda en una segunda intervención.

El señor **PRESIDENTE**: En turno de puntualizaciones, tiene la palabra el señor Merino.

El señor **MERINO DELGADO**: Dos cuestiones muy breves. La primera es que le agradezco al señor presidente de FEVE que haya dado respuesta a las preguntas que le he hecho y, además, exactamente en lo que le pedía. Creo en la coordinación de las administraciones para todas estas cuestiones. Yo firmé con el señor Borrell el primer convenio de este ferrocarril, por tanto, sé lo que lo es firmar con un Gobierno socialista, lo renové con un Gobierno del Partido Popular y ahora usted lo va a firmar y lo va a renovar con un Gobierno del Partido Popular. No creo en las descalificaciones de los ministros de turno ni de los presidentes de turno; creo en la coordinación administrativa. Eso es bueno y que usted que está en el buen camino para renovar adecuadamente esos convenios para el bien de los ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar este turno tiene la palabra el señor Villalba.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL FERROCARRILES DE VÍA ESTRECHA, FEVE** (Villalba Álvarez): Quiero agradecer de nuevo, señor presidente, las intervenciones

de los portavoces; las palabras positivas del portavoz del Grupo Popular y, de modo singular, las acotaciones interesantes del portavoz del Grupo Socialista, señor Pezzi, que en todo caso se han preocupado de lo que tenía esta comparecencia, que es el presente y el futuro de la empresa FEVE.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Villalba. Damos por concluida su comparecencia, deseándole mucha suerte, muchos aciertos, porque sus aciertos serán la fortuna de todos y la fortuna de los ciudadanos españoles. **(Pausa.)**

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS, S. A. (SANTIAGO MARTÍN). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS SOCIALISTA (número de expediente 212/000195), Y POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/000257).**

El señor **PRESIDENTE**: Procedemos con la quinta comparecencia, que corresponde al presidente de la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos, don José Damián Santiago Martín. Se encuentra en la sala y le agradezco que se acerque a la Mesa y tome posesión de su asiento.

Señorías, tal y como está previsto, no hay turno inicial del compareciente. Pasamos, por lo tanto, al turno de los grupos y para ello, tiene la palabra, en primer lugar, por el Grupo Parlamentario Popular la señora Montesinos.

La señora **MONTESINOS DE MIGUEL**: En el día de hoy coinciden dos acontecimientos relevantes. Por una parte, es el Día de la Comunidad Valenciana. Yo soy diputada por Alicante, por tanto, desde aquí aprovecho para felicitar a todos aquellos que formamos parte de la Comunidad Valenciana. En segundo lugar, por ser el Día Mundial del Correo aprovecho para felicitar no solamente a los carteros, sino a todos los trabajadores del mismo. A usted, señor presidente, le deseo lo mejor en este cargo, porque desearle eso supone, al mismo tiempo, que repercuta en el bien de todos los españoles, de todos los usuarios de Correos y Telégrafos. Pero para desgracia de la mayoría, el panorama que nos acompaña no es el que todos deseáramos. Podían haber situado Correos entre los grandes de Europa y, sobre todo, haberlo fortalecido para hacerlo mucho más competitivo de cara al horizonte del 2011, a la liberación del mercado. Estos presupuestos para nosotros no son esos presupuestos de liderazgo que entendemos, y usted lo sabe; y buena prueba de ello, precisamente es que los beneficios han decrecido de forma preocupante. Pasamos de los 142 millones del año 2006 a los 78 de 2007, de ahí a los 76 de 2008 y a los 60 del año 2009. Es decir, se han reducido más del 50 por ciento los beneficios de Correos y Telégrafos en detrimento del servicio público. Señor presidente, otros operadores, como el Deutsche Post, ya

están posicionándose en el mercado español de cara a la próxima liberalización. En ese sentido, quisiéramos saber qué plan estratégico tiene previsto para que la empresa con mayor plantilla de España —65.000 trabajadores— pueda competir en Europa y mantener su posición en España. ¿Considera usted que este presupuesto está acorde con el mercado competitivo? ¿Cómo piensa mejorar la calidad de los servicios que le han sido encomendados y cómo piensa favorecer una mayor accesibilidad de los usuarios a la red postal?

Me vienen a la cabeza dos ejemplos, hay muchos otros, pero hay dos que en estos días estamos siguiendo. Son muchos los hogares españoles en el medio rural que ya no van a disponer de ese servicio a domicilio que prestaba hasta ahora Correos y que van a tener que recibir la correspondencia en buzones comunitarios, sobre todo en zonas como Galicia. Me gustaría saber —porque según datos que aparecen en los medios de comunicación, hablan de 400.000 personas afectadas solamente en Galicia— cuál es el alcance de los afectados y a qué número de hogares españoles les perjudica esta nueva situación. Imagino que esto conllevará el perjuicio de aquellos carteros rurales que hasta ahora venían desempeñando esas labores. Por otra parte —le decía que soy diputada por Alicante—, en mi provincia tenemos una gran ventaja, que la población crece, pero desgraciadamente los servicios no siempre se corresponden con ese crecimiento de la población, fundamentalmente porque los Presupuestos Generales del Estado no recogen ese incremento poblacional y, por otra parte, porque muchas veces los servicios que se deben de prestar no siguen el mismo ritmo. Prueba de ello fue el caso de Correos en tres municipios que le puedo citar: Benidorm, Elche o Torrevejeja, donde hubo una desinformación sobre las modificaciones en los códigos postales. Dicen los propios sindicatos —no son palabras mías, ha salido publicada esta información en los medios provinciales— que, así como las cartas que procedían de los bancos llegaban a pesar de no tener el código, las que provenían de particulares, no. Me gustaría que esa información se extendiese y que se prestase el mismo servicio tanto a unos como a otros.

En otro orden de cosas, me gustaría saber por qué el Congreso le mandató a usted el Plan de mejora de infraestructuras de 2005 a 2008, uno de cuyos propósitos era resolver la situación de las personas con necesidades especiales. Me gustaría saber si se han ejecutado todas las obras que estaban previstas y si se han cumplido al cien por cien los objetivos de ese plan. Hay un incremento en los presupuestos, de la partida de gastos de personal, y me gustaría saber a qué obedece, si al incremento de plantilla, a la seguridad, etcétera, y, por otra parte, las indemnizaciones aumentan un 125 por ciento. Me gustaría que me explicara este dato. No sé si el plan tiene previsto en este momento, —me gustaría conocer el dato—, nuevas oficinas de correos por comunidades autónomas o por provincias, como usted disponga en este caso de la información, pero me gustaría que lo

acompañara de una explicación sobre cómo va a ser la metodología para la adjudicación o contratación de los locales donde pudieran ir las nuevas oficinas porque hay un caso que saltó a la opinión pública, el de Ronda. Me gustaría saber si va a ser un precedente o si se trata de un caso aislado. Es claro y evidente que, hoy por hoy, todavía se mantiene el liderazgo en el mercado de la correspondencia en España. Me gustaría saber qué piensa hacer para que no solamente lideremos ese mercado sino otros en los que hoy no somos líderes como el de la paquetería, etcétera.

Otro de los grandes proyectos estratégicos que ha defendido en este tiempo (por lo menos eso es lo que decía en las entrevistas, pocas porque he de reconocer que entré en Internet y son muy pocas las que están colgadas en la red o las que usted ha dado a medios de comunicación), es la incorporación de nuevas tecnologías de la información y la comunicación a todas las áreas, tanto a nivel estructural como a la mejora del servicio al ciudadano. Me gustaría saber cómo piensa hacerlo, si esa imagen que hasta ahora sigue habiendo del cartero que va con su libretita y el bolígrafo va a seguir existiendo y cuántos carteros urbanos y rurales, además de los de reparto urgente, disponen ya de ese instrumento que son las PDA. También me gustaría conocer cómo piensa potenciar las transacciones y gestiones *on line*. Voy acelerando, presidente. Deseo saber cómo piensa potenciar, de cara a 2011, que en las oficinas de correos no solo se acceda al servicio postal sino también al pago de recibos, a los servicios telefónicos, financieros, etcétera. Me gustaría conocer aunque fuera brevemente cómo valora el acuerdo con Deutsche Bank y si ha cumplido Bancorreo los objetivos que se marcaron en su día.

Por último, muy brevemente, en cuanto al reparto territorial de comunidades autónomas, me gustaría saber si el hecho de que haya dos comunidades autónomas como Ceuta y Murcia que descienden de una forma importante en los presupuestos es debido exclusivamente a que ya han sido cubiertas las expectativas o necesidades que tenían u obedece a otros motivos y conocer aquellas que han subido de forma mucho más significativa en estos presupuestos.

El señor **PRESIDENTE**: Turno para el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra el señor Ruiz Llamas.

El señor **RUIZ LLAMAS**: Dada la hora tan avanzada intentaré ser breve. En primer lugar, quiero dar la bienvenida a esta Comisión, en nombre del Grupo Socialista, al presidente de la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos, don José Damián, para informarnos de los aspectos básicos del presupuesto para el año 2009.

Correos es una empresa clave que tiene, como se ha dicho ya, una cifra importantísima: empleados, 66.000 de media; oficinas postales; 2.200 vehículos, e inversiones en los últimos cinco años por valor de 997

millones de euros. Esta empresa tiene como objetivo prestar el servicio postal de acceso universal dando respuesta, como se dice, a las necesidades de servicio de sus usuarios y clientes a un precio asequible y con un alto nivel de eficiencia. Así lo establecía la Ley 24/1998 del servicio universal de liberalización de los servicios postales.

Correos ha mantenido en los últimos años un volumen importante de inversiones. En el año 2005, 212 millones de euros; en el año 2006, 216; en el año 2007, 233, y en el año 2008, 266. En este presupuesto de 2009, 259 millones de euros, que se destinan a su vez a la mejora de las infraestructuras, que sigue siendo lo que mayor relevancia tiene. ¿Podría indicarnos cómo se desglosan las inversiones en infraestructuras y qué objetivos persiguen? Los últimos años los esfuerzos de presupuestos han estado destinados a alcanzar los dos objetivos prioritarios considerados estratégicos: mejorar la calidad de los productos y servicios y la accesibilidad de los ciudadanos a los servicios postales. Nos gustaría conocer qué logros se han conseguido en este sentido y si dicha línea de actuación sigue siendo prioritaria para Correos.

La apuesta por las tecnologías de la información y la comunicación —se ha dicho en más de una ocasión— es una apuesta inequívoca de Correos, ya que una parte de sus inversiones en los últimos años se ha destinado a equipamientos tecnológicos. ¿Podría decirnos a qué se destinarán las inversiones de este capítulo en 2009 y qué valoración y beneficios han aportado las realizadas en años anteriores? El mercado postal, como se ha dicho también, está sujeto a diferentes factores que inciden en la rentabilidad de los operadores. El crecimiento de la competencia, por efecto de la liberalización del mercado europeo y los efectos de los sistemas de comunicación electrónicos sustitutivos de la correspondencia, producirán, y de hecho ya lo están produciendo en algunos países de la Unión Europea, un descenso importante de sus volúmenes postales. En consecuencia, gran parte de los operadores postales europeos están centrando sus esfuerzos en diversificar sus actividades para reducir la dependencia de los ingresos postales. Además, muchos de ellos están observando márgenes deficitarios en su red de oficinas por la menor demanda de los productos postales, lo que está reduciendo el número de establecimientos o recurriendo a acuerdos con agencias y comercios.

En el caso de España, el servicio de Correos ha crecido en sus volúmenes en porcentajes discretos y la previsión futura es un decrecimiento moderado. Por otra parte, frente a la tendencia general, la sociedad estatal está extendiendo su red de oficinas y ampliando su oferta de servicios. Sabemos que Correos aspira a incrementar su diversificación. ¿Podría decirnos qué se está haciendo actualmente para disminuir la dependencia de los ingresos postales y cómo piensan aprovechar la capilaridad de su red de oficinas? ¿Tienen previsto ampliar la cartera de servicios en estas oficinas? Correos ha llevado a cabo numerosas actuaciones para extender su red de

oficinas, especialmente en ámbitos urbanos y enclaves empresariales, y ha incrementado también la disponibilidad de su red con ampliación de horarios. Por otra parte, ha mejorado la distribución con la apertura de nuevos centros de tratamiento automatizado y la adquisición de equipamiento de clasificación, con la implantación del nuevo modelo de cartería y la incorporación de novedades tecnológicas. Sin embargo, pocas veces se habla de las mejoras de la atención postal en el ámbito rural. ¿Podría explicarnos las actuaciones que se están llevando a cabo en este sentido y cómo piensa garantizar Correos una adecuada prestación del servicio público universal en los entornos rurales y también en aquellos núcleos de crecimiento urbano importante que en estos momentos están teniendo problemas por el crecimiento de la población? En definitiva, estas son las preguntas que nos gustaría que nos contestara.

El señor **PRESIDENTE**: Para dar contestación a las interpelaciones de los grupos tiene la palabra el señor Santiago.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS, S.A.** (Santiago Martín): Señor presidente, es un honor para mí estar aquí y por supuesto agradezco a los dos diputados, la señora Montesinos y el señor Ruiz, sus preguntas y palabras.

Hoy tenemos muy presentes en Correos las dos fiestas que usted nos ha comentado. La Comunidad Valenciana es una comunidad muy importante desde el punto de vista postal, como servicio público y como negocio y todo lo que nos recuerda la gran historia de Correos con la fundación de la UPU —hoy se conmemora su creación como organismo más antiguo de todos los que integran Naciones Unidas—, es también un orgullo para nosotros. Quiero darle las gracias por su referencia y no me resta sino agradecerle su mejor deseo porque creo que nos hace falta. Tuve la suerte de tener un padre maestro de escuela que decía que el estudiante necesitaba más suerte que justicia. Usted me lo ha recordado, cosa que le agradezco, porque estamos trabajando duramente —ahora se lo voy a explicitar—, pero desde luego no voy a hacerle ningún feo a un buen deseo.

Voy a contestar a sus preguntas de la mejor manera que pueda. Me ha preguntado si el que los beneficios estén disminuyendo es una muestra de que la calidad o el beneficio a nivel de los ciudadanos también lo está haciendo. Nada de eso. A nivel de beneficios, tengo que decirle que en la legislatura anterior Correos tuvo el récord de obtención de beneficios, por tanto, a nivel de eficiencia, marcamos un hito histórico. Es cierto, y son los presupuestos que presentamos. Como todos ustedes saben, los beneficios son la conjunción de dos vectores, el vector de ingresos y el de costes. Es importante que la calidad que estamos consiguiendo la consigamos con eficiencia, y esa eficiencia tiene que ser a corto y a largo plazo. A corto, tenemos que tener beneficio, pero la

situación de Correos es tan saneada que se puede permitir seguir muy escrupulosamente la indicación del Gobierno en el sentido de tener un incremento mínimo de tarifas. Nosotros hemos apostado por unos incrementos de tarifas francamente ridículos. Si comparamos no solo las dos legislaturas anteriores del PP, sino también la anterior del PSOE, esta última ha tenido unos incrementos muy por debajo de la media de las anteriores. En la modesta medida de Correos, hemos contribuido a luchar contra la inflación y, por supuesto, nos ajustamos siempre a los objetivos presupuestarios del Gobierno. Podemos seguir apostando por una variable tan importante como son los recursos humanos. Aproximadamente de cada cuatro euros que gastamos, tres lo hacemos en recursos humanos. El incremento de los costes, —y ahora me referiré más despacio al mismo—, del año que viene es de más de un 5 por ciento y también lo han hecho este año en un porcentaje muy significativo. ¿Qué quiere decir esto? Estamos apostando por los recursos humanos, que son el principal factor, además de las inversiones de calidad, de informática, de automatización, de transporte, etcétera, porque fundamentalmente somos una empresa muy intensa en recursos humanos. Dada la situación tan saneada de Correos, nos podemos permitir que las tarifas del correo español estén a la cola de las tarifas de la Unión Europea. Por supuesto, de todos los miembros de la Unión Europea estamos en la tercera posición empezando por abajo.

Plan estratégico en el exterior. Es cierto que si hay alguna actividad globalizada, incluso antes de que se utilizara ese término, esa es la de Correos. La instrumentalización a través del correo postal, de la necesidad de comunicarse, la tenemos todos entre nosotros, tanto a nivel doméstico como exterior. ¿Cuál es la estrategia de Correos, frente a otras estrategias que usted ha apuntado? En este tráfico postal hay cuatro grandes integradores en el mundo, que son dos empresas privadas y dos empresas que vienen del mundo de los operadores postales: está Fedex, norteamericana; UPS, norteamericana; DHL, que es el correo alemán y TNT, que es el correo holandés. Estos son los cuatro integradores que hay, que obviamente no son de hoy, ni de ayer ni de hace cuatro ni cinco años. ¿Cabe hoy el mundo un quinto operador integrador? Según los movimientos del mercado, todo parece indicar que no vamos hacia que haya uno más, sino que incluso vamos hacia una integración entre los que existen y que puedan quedar tres. ¿Cuál es la estrategia de otros correos? Otros correos tiene un planteamiento de operadores regionales. Este es el caso de La Poste, que es el correo francés, el caso del correo austríaco o del de Suiza, por citar algunos ejemplos. Además, hay un tercer grupo de correos, que son tan importantes como los anteriores, como es el caso del correo norteamericano, japonés o de China. El correo japonés es el más potente del mundo, pero no el más grande, que es el chino. Esos correos tienen otra estrategia. Nosotros tenemos una estrategia por la que podemos agruparnos en este tercer grupo, que es una estrategia internacional, y consiste en formar

alianzas entre estos correos, entre estos operadores públicos para que el sumatorio de todos, la integral de estos operadores públicos, sea una alternativa a los grandes integradores. Los grandes integradores la gran ventaja que tienen cuando van a una multinacional es que tienen que hablar una sola vez, porque solucionan el problema para todo el mundo, tanto los envíos a Norteamérica, a España, a Rusia, a Japón o a China.

Para que podamos ofrecer unos mismos productos y una misma calidad los operadores públicos postales, ha habido una iniciativa, que es la del grupo Kahala, denominado así ya que recibe el nombre del hotel en Hawai donde se produjo el primer acuerdo. Este acuerdo estaba capitaneado por Estados Unidos, Australia, Japón, China, Hong Kong y Corea del Sur. De ese grupo que pretendía actuar como un integrador a nivel mundial frente a esos cuatro grandes integradores, al primero que llamaron para su integración —y tengo el orgullo de haberlo vivido— fue al correo español. Nos unimos al grupo Kahala junto con el Royal Mail, que es el correo británico, y también se ha integrado en él últimamente el correo francés y el de Singapur. Esta es la principal línea estratégica que tiene Correos en el ámbito internacional. Además, pertenecemos a una sociedad, que es Internacional Post Corporation, que es una especie de club diferente a la UPU, a la que por supuesto también pertenecemos —de hecho, tuvimos el último congreso en agosto de este mismo año y hemos sido miembros del consejo de administración del órgano operativo de la misma—; también pertenecemos a IPC, que es una especie de club de los principales correos del mundo. Por supuesto, también tenemos nuestra red de comerciales, principalmente en Europa, para lo que se llama en el tráfico postal inyección directa, que es captar correspondencia del exterior que tiene destino en nuestro país.

Me pregunta S.S. si estos presupuestos son acordes con el mercado para la calidad y la accesibilidad. Por supuesto. De hecho, tanto en la calidad como en la accesibilidad en estos últimos cuatro años —y en ese sentido este presupuesto refuerza esa idea— hemos hecho un esfuerzo excepcional por esos dos objetivos. En concreto, a nivel tecnológico —permítanme decirlo—, el correo español es pionero y es un ejemplo a nivel mundial de la tecnología que utiliza para hacer ese seguimiento de la calidad en tecnología RFID pasiva. Es una tecnología que nos permite saber todos los tramos de la correspondencia donde tenemos los cuellos de estrangulamiento para que podamos tomar las medidas correspondientes. Como consecuencia de ello, el incremento de calidad histórica que estamos teniendo últimamente es muy significativo. A mí me encanta, y no son solamente ustedes aquellos que cuando conocen que soy el responsable de Correos me piden más calidad, más accesibilidad, una oficina para su pueblo o para su barrio. Esto tiene dos lecturas. Una es que quizá esa demanda tan excepcional no la tenemos cubierta, pero también tiene la lectura de que es un servicio que se pondera muy

positivamente, que se reconoce esencial para la sociedad, tanto a nivel privado como empresarial. No deben olvidar que llevamos año tras año, más de cuatro años, que la sociedad española, a través de las encuestas del CIS, nos está diciendo que Correos es el servicio público más valorado por los españoles.

En el tema de los buzones concentrados la Unión Europea pidió al regulador postal español que lo regulase, valga la redundancia. No se oponía a que se establecieran buzones concentrados, sino que pedía al Gobierno español que diera certeza a esta realidad. Eso es lo que hizo el nuevo decreto de este Gobierno, promovido por el Ministerio de Fomento, en lo que se llama la distribución en entornos especiales, que en esencia ha venido a hacer más transparente y a dar más garantías al administrado para que Correos pueda establecer estos buzones concentrados, lo que no significa que los que hoy reciben el correo —ahora le daré los datos de Galicia— no vayan a recibirlo, ni mucho menos. Quienes están recibiendo la correspondencia en su domicilio la van a seguir recibiendo como ahora, pero a aquellos que por estar en sitios muy diseminados, de acceso difícil, etcétera, tenían graves problemas de calidad —a estos señores, a estas familias, a estas empresas, pocas empresas, afecta a muy pocas— se les va a dar más transparencia en la instalación de buzones concentrados y se les va a garantizar una mayor calidad con una distribución segura. Como muy bien conocen, Correos no pone ningún buzón concentrado si previamente no ha llegado a un acuerdo con la comunidad o el colectivo al cual afecta.

Con relación a Galicia —tenía los datos porque pensaba que me iba a hacer esa pregunta el diputado del Bloque Nacionalista Galego—, desde que se publicó el decreto no se ha instalado ni un solo buzón concentrado. En Galicia los casilleros concentrados que hay ahora mismo son 885. No es que haya 885 bloques, sino que hay 885 buzones que están concentrados. Eso afecta a 2.200 personas, al 0,15 por ciento de la población rural. Es cierto, hay que reconocerlo, que paradójicamente, siendo Galicia la comunidad autónoma con menos casilleros concentrados, ha sido donde hubo más contestación en la prensa. Yo celebré una rueda de prensa en Galicia sobre este tema, creo que a partir de aquella rueda de prensa se aclararon muchos puntos y de hecho esa tensión ha bajado. En Galicia no se ha puesto ningún buzón más y la población —creo que lo he dicho— a la que afecta es el 0,15 por ciento de la población rural, que es aquella que vive en municipios de menos de 4.000 habitantes. Con los buzones concentrados estamos aclarando. El legislador, en este caso el Gobierno vía decreto, lo que ha hecho ha sido explicitar más los derechos del administrado buscando su beneficio.

En cuanto al empleo, no va a bajar más. Lo que tenemos que hacer para ser competitivos en el exterior y con la competencia aquí es ser más productivos, más competitivos...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Santiago, vaya terminando.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS, S.A.** (Santiago Martín): Con los buzones concentrados el cartero trabaja mejor, más seguro, con mayor productividad.

Es cierto que el crecimiento de la población es variable. Hay zonas, por ejemplo Galicia, que no están creciendo. En cambio, Cataluña está creciendo mucho, al igual que Valencia. En este sentido Correos siempre está atento a que en aquellos sitios donde se produce ese crecimiento de población tengamos la agilidad suficiente para atender a esa nueva demanda.

Con relación a los códigos, señora Montesinos, voy a perseguir ese tema y voy a interesarme, por el por pura curiosidad. No concibo cómo en Correos somos capaces de distinguir cuáles son las cartas de los bancos o de otros emisores o particulares para que no lleguen. No afirmo que no lo hayan dicho, pero es la primera vez que me llega. Desde el punto de vista de la logística de Correos no podemos separar, no sabemos cuál es.

En cuanto a la accesibilidad de la ejecución —y en parte contesto a la pregunta del diputado del Grupo Socialista—, el esfuerzo que se ha hecho ha sido excepcional. Tengo aquí una ficha que, si ustedes me lo permiten, les voy a referir. Voy a contestar esto con relación a las preguntas que me han hecho sobre el plan de accesibilidad para las personas con discapacidad. La mejora de la accesibilidad se la resumo a ustedes de la siguiente manera. Desde 2004 hasta 2007 abrimos 84 nuevas oficinas. En lo que llevamos de año, a septiembre de 2008, hemos abierto otras 17 más. Las oficinas postales, lo que llamamos oficinas técnicas, son aquellas que tienen el horario completo, y las oficinas auxiliares son aquellas que tienen parte del periodo, tres o cuatro horas de servicio al público, según dónde estén emplazadas. En cuanto a la reconversión de oficinas auxiliares, en la legislatura anterior hicimos 285 oficinas, que pasamos de horario incompleto a horario completo, y en lo que llevamos de año, hasta septiembre, van cinco más. Llamamos ampliación de horario a aquellas que tienen esa expresión comercial de no cerramos a mediodía, que tienen abierto desde por la mañana hasta bien avanzada la tarde. Pues bien, en estos cuatro años hemos abierto —quizás es la medida más aplaudida por el ciudadano— 288 nuevas oficinas, y hasta septiembre tenemos tres más. Muchas de las nuevas oficinas están puestas en centros comerciales, en centros de transporte y tienen el horario del mismo centro comercial. No voy citar ninguno, pero si cierran a las diez de la noche o abren los domingos o los sábados nosotros estamos dando ese mismo servicio.

En cuanto a las obras que hicimos para la accesibilidad, recordarán ustedes que en una proposición no de ley de junio del año 2004 se instó a Correos y a otros organismos a que hicieran las inversiones correspon-

dientes para mejorar la accesibilidad de las personas con algún problema de movilidad, en definitiva, para la eliminación de lo que se llaman barreras arquitectónicas. Correos hizo un plan 2005-2008 que ha ascendido a 551,4 millones de euros. Fíjense ustedes, cómo estaba la accesibilidad en Correos en el año 2005. Entonces había 2.100 oficinas y las oficinas que necesitaban la eliminación de barreras arquitectónicas eran nada menos que 1.423. Las acciones finalizadas totalmente son 494, de las cuales 201 se refieren a estaciones en locales nuevos, 103 a reformas integrales y 180 a reformas específicas para la eliminación de dichas barreras. Son actuaciones de muy larga duración porque en el tema inmobiliario una cosa es tener el proyecto, el inmueble, y otra cosa es la gestión de obras, que es francamente muy laboriosa. Tenemos ahora mismo en ejecución 804. Es decir, nos quedan pendientes de iniciar hasta diciembre 125. El compromiso o el mandato que se nos dio era que teníamos que tener iniciadas todas las obras en ese periodo de 2005-2008. En definitiva, han finalizado o están en ejecución más del 91 por ciento de las actuaciones que tenía encomendadas Correos para la eliminación de barreras arquitectónicas.

Presidente, le pido disculpas por mi poca agilidad pero no sé otra forma de contestar. En relación con los gastos de personal, voy a coger la página donde viene precisamente el presupuesto de Correos y creo que podré explicarlo perfectamente. Ese crecimiento del 5,38 por ciento de los gastos de personal viene explicado de la siguiente manera: incremento de retribuciones, 2,4 por ciento; el acuerdo entre la Administración y los sindicatos del 25 de septiembre de 2006 que se ha renovado recientemente, en este mismo mes de septiembre, un uno por ciento; antigüedad de los trienios y tramos de personal de trabajo, 0,17; incremento del coste de la Seguridad Social, 1,52 por ciento. Usted sabe que nosotros tenemos funcionarios y laborales y que los funcionarios son cuerpos a extinguir. Por tanto, funcionario que se jubila, laboral que tenemos que incorporar. Y el coste de los laborales en Seguridad Social es mucho mayor que el de los funcionarios; por tanto, ese es un coste importante, 1,52 por ciento. Pago por medidas encaminadas a la mejora de calidad y accesibilidad, 0,6 por ciento. Incremento de 447 efectivos, 97 en la red de oficinas y 350 en reparto, 0,19 por ciento. Todo esto suma 3,35 por ciento que, junto al 2 por ciento, nos daría el incremento del presupuesto de gastos de personal de 5,38 por ciento. ¿Cuál es la forma de adquirir? La forma es y ha sido siempre —otra cosa es lo que salga en la prensa— la Ley de Contratos del Estado. Antes era con la ley vigente y ahora es con la nueva Ley de Contratos del Estado. Es por concurso público; todos y cada uno de nosotros. Concursos que se publican en medios de difusión suficientes, ahora con el perfil del contratante, según la nueva Ley de Contratos del Estado. Y los sistemas de contratación son absolutamente transparentes y puedo decirle a usted —y a otros— toda la historia de cualquier caso que quieran saber.

Nosotros somos líderes del mercado en el tráfico postal y no somos líderes en otras cosas. Con nuestra filial Chronoexpres tenemos el 10 por ciento de la paquetería. Hay grandes operadores en paquetería que tienen otro porcentaje. Solo quiero decirles que, a pesar de que tenemos un modesto 10 por ciento, este porcentaje está creciendo como consecuencia de nuestra calidad. Y no me refiero a ese eufemismo de calidad-precio, no; hablando de calidad absoluta, la mejor es Correos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Santiago, le ruego que concluya en cuanto pueda.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS, S.A.** (Santiago Martín): Termino muy rápidamente.

En relación con la tecnología, efectivamente está en las cien USE. Tenemos veinte carterías ordinarias con PDA y tenemos un concurso para adquirir más de 7.000 PDA que van a ir a 400 nuevas carterías. En este caso, quiero decirle también que se va a empezar la informatización de las oficinas rurales. Las oficinas que hoy están informatizadas en Correos son las que llamamos técnicas, las oficinas principales; y una muestra más de la apuesta por la innovación y por la tecnología para garantizar los derechos de todos los ciudadanos por igual es esta iniciativa nueva, junto a las PDA de los rurales, de informatizar las oficinas rurales. Es cierto que estamos apostando mucho por el tema *on line*. Acabamos de firmar un convenio con el principal operador de venta entre particulares del mundo. El único operador que hoy está —no sé los que habrá mañana— para posibilitar el envío es Correos. Tenemos que seguir con el tema de los multiservicios. Igualmente, la valoración que hoy hacemos de BanCorreos es positiva. En relación con la situación que teníamos antes, hemos hecho la renovación del contrato con Deutsche Bank, donde de un contrato

de agencia de comisión hemos pasado a un contrato de participación al 50 por ciento. Hemos conseguido la marca de Correos BanCorreos y también hemos conseguido una mayor capacitación. Hoy el KRON-HOW de BanCorreos no nos lo sigue dando el Deutsche Bank sino nosotros y, además, con productos específicos para nuestro público objetivo, que son principalmente nuestros empleados, los allegados y otros colectivos como los emigrantes. Respecto a por qué unas provincias suben y otras bajan, yo creo que usted mismo se ha contestado. Obviamente, hay que ver el horizonte de varios años. Por ejemplo, ha visto usted que una de las que más suben en términos absolutos y relativos es la provincia de Alicante y es porque ahora precisamente vamos a abordar la renovación de nuestro edificio principal. Los casos de Murcia y Ceuta también corresponden a este tema.

Señor presidente, si el señor Ruiz me lo permite, yo contestaría por escrito a sus preguntas y de esta manera no les canso más con este mundo tan apasionante que es el correo.

El señor **PRESIDENTE**: Si la señora Montesinos tiene alguna pregunta que formular, le pido que lo haga por escrito, nos la traslada a la Mesa y el señor Santiago la contestará en los términos que ha dicho.

Recojo lo que decían al principio: felicidades a todos los valencianos, felicidades a todos los carteros del mundo y a todos los trabajadores de servicio postal. Gracias al señor Santiago por su intervención, por sus informaciones y gracias también a todos los portavoces por su colaboración. Han sido dos jornadas de trabajo intenso que yo espero que sea altamente positivo para el trámite parlamentario de la sección 17 del Ministerio de Fomento de los Presupuestos Generales del Estado. No habiendo más asuntos que tratar, levantamos la sesión.

Eran las tres y cuarenta y cinco minutos de la tarde.

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

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



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**