



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2009

IX Legislatura

Núm. 356

## FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. SALVADOR DE LA ENCINA ORTEGA

Sesión núm. 21

celebrada el martes 6 de octubre de 2009

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 2010 (Número de expediente 121/000042.) . . . . .  | 3 |
| — Del señor secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras (Morlán Gracia). A petición de los Grupos Parlamentarios Socialista (Número de expediente 212/000831), Popular en el Congreso (Número de expediente 212/000705), Catalán (Convergència i Unió) (Número de expediente 212/000793), Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds (Número de expediente 212/000778) y Mixto (Número de expediente 212/000667.) . . . | 3 |
| — De la señora secretaria de Estado de Transportes (Gutiérrez del Castillo). A petición de los Grupos Parlamentarios Socialista (Número de expediente 212/000832), Popular en el Con-   |   |

	Página
greso (Número de expediente 212/000706), Catalán (Convergència i Unió) (Número de expediente 212/000794) y Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds (Número de expediente 212/000779.) . . . . .	22
— Del señor director general-presidente de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA (Lema Devesa). A petición de los Grupos Parlamentarios Popular en el Congreso (Número de expediente 212/000716), Catalán (Convergència i Unió) (Número de expediente 212/000796) y Mixto (Número de expediente 212/000665.) . . . . .	35
— De la señora secretaria general de Infraestructuras y presidenta de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre, S. A., Seittsa (Rodríguez-Piñero Fernández). A petición de los Grupos Parlamentarios Popular en el Congreso (Número de expediente 212/000704, 212/000709, 212/000710 y 212/000711), Catalán (Convergència i Unió) (números de expediente 212/000799) y Mixto-BNG 212/000666, 212/000668 y 212/000669.) . . . . .	44
— Del señor presidente del Ente Público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF (González Marín). A petición de los Grupos Parlamentarios Popular en el Congreso (Número de expediente 212/000714), y Catalán (Convergència i Unió) (Número de expediente 212/000795.) . . . . .	58
— Del señor presidente de la Entidad Pública Empresarial Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, RENFE-Operadora (Serrano Beltrán). A petición de los Grupos Parlamentarios Popular en el Congreso (Número de expediente 212/000715) y Catalán (Convergència i Unió) (Número de expediente 212/000797.) . . . . .	67
— Del señor presidente del Ente Público Puertos del Estado (González Laxe). A petición de los Grupos Parlamentarios Popular en el Congreso (Número de expediente 212/000718) y Catalán (Convergència i Unió) (Número de expediente 212/000798.) . . . . .	76
— Del señor presidente de la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos, S.A. (Heredia Hererra). A petición del Grupos Parlamentario Popular en el Congreso (Número de expediente 212/000719.) . . . . .	84

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

El señor **PRESIDENTE**: Comenzamos la sesión de la Comisión de Fomento con la comparecencia de distintas autoridades del Ministerio de Fomento. En nombre de la Mesa les doy a todos ustedes, y especialmente a las autoridades comparecientes, los buenos días y espero que esta larga jornada se desarrolle con el mayor grado de participación y debate pero, a la vez, con el mayor grado de cumplimiento de los tiempos que nos habíamos fijado en Mesa y portavoces de la semana pasada, que les recuerdo que eran los siguientes: los secretarios de Estado de Infraestructuras y de Transportes intervendrán inicialmente durante veinte minutos; a continuación, los grupos, de menor a mayor, tendrán una intervención de diez minutos; habrá una segunda intervención de los secretarios de Estado de cinco minutos y de los grupos de otros cinco minutos, y cerrarán los secretarios de Estado, para aclarar aquellas dudas que se planteen, con

cinco minutos. En cuanto a la secretaria general de Infraestructuras y presidentes de empresas públicas, el sistema será una primera intervención de las autoridades de diez minutos, una primera y única intervención de los grupos parlamentarios, de menor a mayor, de diez minutos también y el cierre, con flexibilidad, para responder a esas preguntas de las autoridades comparecientes por cinco minutos.

El orden que estaba fijado en la Comisión la semana pasada se ha cambiado por petición razonable y justificada del presidente de AENA, de manera que a fecha de hoy la tercera autoridad que comparecerá, si estuvieran todos los grupos presentes, sería el presidente de AENA. Ayer estaba fijada como cuarta comparecencia y hoy se nos ha pedido, si se puede, adelantarla como tercera comparecencia. Señor presidente de AENA, si estuvieran presentes todos los grupos, porque hay algún grupo al que todavía no se le ha podido hacer llegar el cambio, pasaría usted sin problema a intervenir delante de la secretaria general de Infraestructuras, en lugar de detrás,

como primera autoridad de empresas públicas que estaba previsto.

Les recuerdo también, por último, que se trata de unas comparecencias con el objetivo de informar de los Presupuestos Generales del Estado en las distintas áreas del Ministerio de Fomento. No se trata de una comparecencia específica para debatir otro tema más que este. Por tanto, les ruego que, en lo posible, se centren en el objeto de la comparecencia y no en otros. Por último, ruego que dentro de una cierta flexibilidad intenten ajustarse a los tiempos porque, a pesar de que seamos estrictos, posiblemente estemos más de diez horas, sin parar al mediodía, a lo largo del día de hoy.

**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 2010. (NÚMERO DE EXPEDIENTE 121/000042.)**

— **DEL SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS (MORLÁN GRACIA). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS SOCIALISTA (Número de expediente 212/000831), POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/000705), CATALÁN (CONVERGENCIA I UNIÓ) (Número de expediente 212/000793), DE ESQUERRA REPUBLICANA-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS (Número de expediente 212/000778) Y MIXTO (Número de expediente 212/000667.)**

El señor **PRESIDENTE**: Sin más, damos la palabra y la bienvenida a don Víctor Morlán, secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Acudo a esta Comisión para presentar a SS.SS. el proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para 2010 del Ministerio de Fomento. Acudo como secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras y, ya que no asiste el subsecretario porque no ha sido pedido por los grupos, daré algunas cifras globales del presupuesto del Ministerio de Fomento para, a continuación, analizar las grandes líneas que dependen de mi Secretaría de Estado. La secretaria general de Infraestructuras expondrá las actuaciones concretas contenidas en el proyecto de ley de presupuestos en lo relativo a infraestructuras ferroviarias y viarias y, en su condición de presidenta de la Seittsa expondrá las actuaciones previstas por esta sociedad para el próximo año. Igualmente tendrán SS.SS. la oportunidad de plantear al presidente de ADIF todas aquellas dudas que les puedan

surgir en la definición de las políticas que va a llevar a cabo el ADIF para el año 2010.

Antes de describirles el presupuesto del Ministerio de Fomento para el próximo año permítanme que haga una breve referencia a la nueva estructura que en estos momentos tiene el ministerio, ya que por el Real Decreto 542/2009, de 7 de abril, la nueva estructura del Ministerio de Fomento se lleva a cabo con dos secretarías de Estado, la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras, de la que soy titular, y la Secretaría de Estado de Transportes, que asume, además de las competencias de la anterior Secretaría de Estado, las correspondientes al transporte ferroviario, y por tanto de ella depende Renfe Operadora. Igualmente, señorías, como ustedes ya conocen, en dicho real decreto se crea la Secretaría General de Relaciones Institucionales, que asume parte de las competencias de la anterior Secretaría de Estado de Planificación y Relaciones Institucionales.

El presupuesto del Ministerio de Fomento responde a los objetivos actuales del Gobierno, que son: mantener el empleo para paliar los efectos de la crisis económica, contribuir al cambio de modelo productivo y llevar a cabo una especial atención al medio ambiente y al fomento de una vida más respetuosa con el entorno y a la lucha contra el cambio climático. Estos presupuestos, como ustedes saben, van a coincidir en parte de su tramitación con la ley de economía sostenible, cuya presentación se llevará a cabo en el momento en que el Gobierno tenga elaborado el proyecto de ley y lo remita a esta Cámara para su debate. Por ello, los Presupuestos Generales del Estado son, de acuerdo con las pautas que ha establecido el Gobierno, austeros en el gasto corriente; son solidarios, los gastos en protección social tienen un peso importante y prioritario en la estructura del presupuesto; acometen el cambio de modelo productivo, mediante la priorización de las políticas de educación, I+D+i e infraestructuras; y pretenden un reequilibrio de las cuentas públicas. Estos presupuestos del Ministerio de Fomento también responden, además de a estos objetivos, a los establecidos a largo plazo al inicio de la pasada legislatura por el ministro de Fomento.

El Grupo Fomento va a movilizar más de 30.000 millones de euros para el año 2010, de los que el 35 por ciento corresponde a gastos operativos, 10.788 millones de euros, se reduce, por tanto, un 5,6 respecto al año anterior, y su peso en los recursos totales disminuye 2 puntos comparándolo con el año 2009, y el 65 por ciento corresponde a operaciones de capital, 19.644 millones de euros, que crecen un 1,6, en relación al año anterior, y crece principalmente la inversión que crece en 2 puntos. Por tanto, pasa del 63 por ciento que ya había en el año 2009 al 65 por ciento del año 2010. La inversión del Grupo Fomento supera los 19.000 millones de euros por segundo año consecutivo. Son unos presupuestos que permiten mantener el ritmo inversor del Ministerio de Fomento. Son unos presupuestos que permiten cumplir con los compromisos contraídos con los presidentes de

las comunidades autónomas en las diferentes reuniones que ha tenido el ministro de Fomento. Y son unos presupuestos para que España pueda tener uno de los sistemas de transporte más avanzados y sostenibles del mundo.

La inversión, considerando el capítulo 6 y empresas, asciende a 19.007 millones de euros y si a esto añadimos la parte correspondiente al Estado en la inversión prevista por las sociedades de integración ferroviaria, ascendería a 19.304 millones de euros. Y si a ello añadimos lo que son los capítulos 7 y 8, que son transferencias tanto corrientes como de capital, que se incorporarían a la cifra que les he dado de los 19.304 millones de euros, resultaría que la inversión prevista es de 19.940,6 millones de euros, es decir, un 2,6 por ciento más que la del año 2009. El presupuesto del Ministerio de Fomento, sin considerar empresas, asciende a 11.547,4 millones de euros, es decir, se incrementa en 1.066 millones de euros con respecto al año 2009.

La secretaria de Estado de Transportes tendrá la oportunidad de explicar el contenido de los Presupuestos Generales del Estado relacionados con sus competencias y con las empresas que dependen de la misma. Tengo que significarles, señorías, que las operaciones de capital crecen considerablemente debido principalmente al incremento del capítulo 8, en especial a la transferencia de capital a ADIF. El capítulo 8, activos financieros, de 7.613,4 millones de euros, se incrementa casi 1.600 millones de euros, debido fundamentalmente a la aportación patrimonial para ADIF por 1.600 millones de euros que no tenía aportación el pasado año, y también a los 200 millones de euros que se aportan para todos los aspectos relacionados con las expropiaciones de las empresas concesionarias ya que, como ustedes ya saben —y si no lo explicaré en su momento, si ustedes lo preguntan o lo puede hacer la propia secretaria general de Infraestructuras— estamos llevando a cabo un proceso para hacer frente a los problemas surgidos con las radiales y otras autopistas en materia de expropiaciones.

La inversión del Ministerio de Fomento, de acuerdo con el reparto modal que tenemos consignado en el conjunto del presupuesto, va a significar que 10.200 millones de euros aproximadamente van a ser destinados a ferrocarriles, lo cual supone una inversión del 54 por ciento del total que tiene atribuido el Ministerio de Fomento en materia de inversión; a carreteras destinaremos 5.123 millones de euros, un 27 por ciento de la inversión total; a aeropuertos, 1.868 millones de euros, un 10 por ciento de la inversión total; a puertos, 1.587 millones de euros, un 8 por ciento de la inversión total; y a otras actuaciones encomendadas al ministerio, 281 millones de euros, que es un 1 por ciento de la inversión total. En mi exposición me voy a referir solamente a la inversión en ferrocarriles y carreteras, políticas que dependen de esta secretaría de Estado, y en la intervención posterior se hará referencia a las competencias de

las políticas a desarrollar por la Secretaría de Estado de Transportes.

Las inversiones ferroviarias suponen el 54 por ciento de la inversión total. Se refuerza así nuestro compromiso con el ferrocarril como transporte sostenible. Los recursos que el próximo año destinaremos a inversión en ferrocarriles, como ya les he dicho, ascienden a unos 10.200 millones de euros, lo que supone un 5,4 de crecimiento en comparación con el año anterior. Del total de la inversión en ferrocarriles, 8.853 millones de euros, el 87 por ciento se destina a infraestructuras, y el resto, 1.345, lo dedicaremos a la compra de material móvil. Los recursos en infraestructuras crecen algo más de un 5 por ciento, el 5,23, con respecto al año anterior. Del total de los recursos que se destinaran a infraestructuras ferroviarias, el 71 por ciento se destinará a alta velocidad, el 9 por ciento a cercanías, y el resto a la infraestructura en red convencional, donde tenemos previsto destinar el 20 por ciento. Además, el Ministerio de Fomento contempla en los presupuestos 25 millones de euros para la financiación del ferrocarril en Baleares, según acuerdo suscrito con el Gobierno balear y con el Ministerio de Economía y Hacienda; inversión que nosotros trasladamos al Gobierno balear y que procede de la sección 32 de los fondos del Ministerio de Economía y Hacienda.

Señorías, la inversión que estamos destinando al ferrocarril, que es del 54 por ciento, tiene mucho que ver con las pautas, con los compromisos que hemos asumido como política del Gobierno de caminar en la dirección del cambio de modelo productivo. Por ello, la atención que estamos prestando, no solamente a la alta velocidad, con los corredores que ahora les mencionaré, sino con la atención a los planes de cercanías que tenemos en Madrid y Barcelona, al Plan de cercanías que tenemos en Sevilla y al Plan de cercanías que acometeremos el año próximo 2010, después de haber sido negociado con la Comunidad Valenciana, nos permite marcar una pauta, un incremento considerable en la evolución de las inversiones en materia de cercanías y en la modernización de todo el material móvil al que, sin lugar a dudas, hará referencia la secretaria de Estado de Transportes.

En estos presupuestos se recoge una filosofía que apoya este cambio de modelo productivo que tiene que ver con una incidencia especial en el transporte de mercancías. Nosotros, antes de acabar el año 2010, vamos a convocar una conferencia sectorial con las comunidades autónomas para llevar a cabo la definición de cuál es la red para transportes de mercancías, para marcar cuáles son los ejes prioritarios de la red convencional que se van a dedicar actualmente al transporte de mercancías, y cuáles son los ejes en donde va a compatibilizarse el transporte de mercancías con el transporte de viajeros. Como ustedes ya conocen, nuestra red ferroviaria es una red que, en materia de alta velocidad, de altas prestaciones, combina corredores exclusivos para el tráfico de viajeros con corredores alternativos para el transporte de mercancías y donde, prioritariamente, de acuerdo con

unos primeros criterios, se dará un mayor apoyo, una priorización al transporte de mercancías, y también tiene redes de alta velocidad, de altas prestaciones en donde vamos a combinar el transporte de viajeros con el transporte de mercancías, en función del número de tráfico que haya y de los acuerdos a los que lleguemos con las comunidades autónomas y con las empresas que en este momento puedan tener las correspondientes licencias para llevar a cabo el transporte de mercancías en el conjunto del Estado. Por lo tanto, esta atención que estamos prestando al ferrocarril va dirigida a la extensión de la red de alta velocidad —no se olviden, señorías, que en el año 2010 vamos a ser el país con más kilómetros de alta velocidad en servicio—, a la atención que tenemos que prestarle al transporte de mercancías por ferrocarril y a los accesos a puertos, tanto ferroviarios como viarios, que tenemos diseñados. Este año dedicamos especial atención al puerto de Algeciras, al que vamos a destinar ya 10 millones de inversión para mejorar sus accesos, o a los estudios que estamos llevando a cabo con diversas autoridades portuarias y comunidades autónomas. Dentro de la obligación de coordinación que tenemos con las comunidades autónomas —y que estamos llevando a cabo con todas ellas, con independencia de que sean de una ideología política o de otra— vamos a perfilar y a dar los primeros pasos en algunas de ellas para que los accesos portuarios en materia ferroviaria nos permitan conectar los puertos con las redes ferroviarias que posibiliten un mejor tráfico de mercancías.

Como les decía, entre las políticas que vamos a desarrollar en materia ferroviaria me gustaría resaltar las siguientes: En los ejes norte y noroeste de alta velocidad pretendemos invertir 2.155 millones de euros, que irían destinados al Madrid-Ávila-Salamanca; al Medina-Zamora-Ourense; al Medina-Salamanca; al Ourense-Santiago; al Ourense-Lugo; al Lugo-A Coruña; a la variante de Pajares; al eje atlántico de alta velocidad; al Valladolid-Burgos-Vitoria; al de Venta de Baños-León-Asturias; al León-Monforte; al Palencia-Santander; a la Y vasca y al Bilbao-Santander. En los ejes de alta velocidad de Levante pretendemos llevar a cabo una inversión de 1.800 millones de euros que irían al Madrid-Cuenca-Valencia-Albacete-Alicante-Murcia; al Murcia-Almería; al Castellón-Vandellós-Tarragona y conexión con Madrid y Barcelona. Al eje transversal andaluz y conexión en la alta velocidad de Andalucía, 546 millones de euros, que serían Bobadilla-Granada; Córdoba-Málaga; Sevilla-Cádiz; Jaén-Madrid; Sevilla-Huelva; Bobadilla-Algeciras. Al Madrid-Barcelona-frontera francesa, 107 millones de euros. A Madrid-Extremadura-frontera portuguesa, 336 millones de euros. A la conexión en alta velocidad entre Atocha y Chamartín, 101 millones de euros. A la ampliación del complejo Atocha, 80 millones de euros y al corredor cantábrico-mediterráneo, 12 millones de euros. Todo ello nos permitirá poner en servicio en este año 2010, 438 kilómetros de línea entre Madrid y Valencia y 75 kilómetros entre Mollet y Girona en ancho UIC. Igualmente

quisiera resaltar que con estos presupuestos abordamos otro tipo de políticas de gran importancia social, como las que les he comentado, de potenciación de cercanías y conexiones ferroviarias a los puertos como alternativa de transporte sostenible, el plan de mejoras de estaciones por su capacidad de generar empleo a corto plazo y el plan de accesibilidad tanto en las estaciones como en los trenes que beneficiará a colectivos con movilidad reducida.

En carreteras, la inversión supone un 27 por ciento del total del presupuesto de inversiones. Destinaremos los recursos —los más de 5.000 millones de euros a los que he hecho referencia anteriormente a las infraestructuras viarias, lo que supone un 8,7 por ciento menos que el año pasado pero un 20 por ciento más que la media de los cinco presupuestos anteriores, de los que 1.258 millones —el 24,5 por ciento— se destinarán a la conservación de nuestras redes y el resto a la creación de nuevas infraestructuras. Los 3.875 millones de euros que destinaremos a la construcción de nuevas infraestructuras nos permitirán poner en servicio 400 nuevos kilómetros de autovías y seguir con las obras en otros 1.600 kilómetros. Al final del año 2010 habrá 11.000 kilómetros de nuevas autovías, 3.000 más de los que existían en el año 2004. Como principales actuaciones les citaré las autovías que actualmente están en construcción. La A-8 del Cantábrico; la A-11 del Duero; la A-15 de Navarra; la A-12 del Camino de Santiago; la A-2 del nordeste; la A-21 entre Jaca y Pamplona; la A-22 entre Lleida y Huesca; la A-23 entre Nueno y Jaca; la A-27 entre Tarragona y Lleida; la A-32 entre Linares y Albacete; la A-33 entre Cieza y Font de la Higuera; la A-43 entre Extremadura y Comunidad Valenciana; la A-54 Lugo-Santiago; la A-56 entre Guntín y Ourense; la A-60 entre Valladolid y León; la A-63 entre Oviedo y La Espina; la A-66, la ruta de la Plata; la A-7 del Mediterráneo; la A-73, Burgos-Aguilar de Campoo y la A-75, Verín-frontera portuguesa. En una fase previa de construcción nos encontramos la A-2 del nordeste entre Alfajarín y Fraga; la A-14 entre Lleida y Sopeira; la A-24, Daroca —Calatayud; la A-26, Figueras-Olot; la A-40, Ávila-Cuenca-Teruel; la A-48, Costa de la Luz, entre Vejer y Algeciras; la A-57 entre la A-52 y Pontevedra; la A-59 entre la A-57 con la AP-9; la A-68, los tramos entre Figueruelas-Mallén y el Burgo del Ebro-Valdeargorfa; la A-76 entre Ponferrada y Orense; la A-81 entre Granada, Córdoba y Badajoz; la A-83 entre Huelva y Zafra; la conexión A-2-A-23 entre Alcolea del Pinar y Monreal del Campo; la autopista Dos Mares y la prolongación de las radiales R-3 y R-5.

También tenemos previstas actuaciones metropolitanas que estamos desarrollando en estos momentos, como el nuevo puente sobre la bahía de Cádiz; la B-40, orbital de Zaragoza; la S-40, circunvalación de Sevilla; la hiperronda de Málaga; la circunvalación exterior de Granada; accesos a León, la variante norte de Ourense; la ronda bahía de Santander; la Murcia-30— autovía del Reguerón o el nuevo puente sobre el río Miño. Además,

el Ministerio de Fomento dedicará 365 millones de euros para suscripción de convenios de carreteras con ayuntamientos y comunidades autónomas. No deja de ser una inversión que va a llevar a cabo el Ministerio de Fomento en relación con los convenios que firmemos con estos ayuntamientos de cesión de carreteras o de travesías, o con las comunidades autónomas en función de los acuerdos con los que vayamos desarrollando los pactos y consensos que se alcanzaron entre el Ministerio de Fomento y los presidentes de comunidades autónomas. Igualmente destinaremos 158 millones de euros a la rebaja de peajes en las autopistas españolas.

Señorías, no quisiera acabar mi intervención sin hacer una especial mención a las actuaciones que desde el Ministerio de Fomento estamos desarrollando en las conexiones con nuestros países vecinos. Como saben, las principales conexiones transfronterizas forman parte de la Red transeuropea de transporte y su ejecución tiene el carácter de proyecto prioritario de la Unión Europea en materia ferroviaria; y prioritario es, desde luego, para el Gobierno de España impulsar su desarrollo que es vital para mejorar la competitividad de nuestra economía. Desde el año 2003 están considerados como ejes prioritarios dentro de la Red transeuropea de transporte el proyecto prioritario número 3 con sus ramas atlántica y mediterránea y que se prolonga hasta Lisboa y que va a pasar por la concesión Figueras-Perpiñán por un lado y por Hendaya, entre Dax y Vitoria, por el otro; el proyecto prioritario número 16 que conecta Sines y Algeciras con Madrid y París que, de acuerdo con el PEIT, incluye Zaragoza y la travesía central del Pirineo; el proyecto prioritario número 8 que conecta Lisboa y Oporto con Vigo y A Coruña; el proyecto prioritario número 19 relativo a la interoperabilidad de la red ferroviaria para alta velocidad en la península. El corredor mediterráneo, como ustedes saben, no estaba incluido como uno de los proyectos prioritarios en las redes transeuropeas de transporte, pero nosotros hemos decidido que forme parte de dichas redes y por eso, en la revisión de las redes transeuropeas que se va a producir en 2010, impulsaremos su incorporación como eje prioritario. Pero no vamos a esperar hasta entonces para comenzar a trabajar, pues ya tenemos en ejecución muchos proyectos incluidos en este corredor.

En cuanto a otras conexiones terrestres con Francia, en materia de carreteras continuaremos con nuestros acuerdos con el Gobierno francés para mejorar esas conexiones y para que de forma conjunta alcancemos unas mejores conexiones viarias, sin olvidar desde luego otras conexiones ferroviarias como es la de Canfranc—que como saben ustedes afecta a mi provincia—, en la que estamos trabajando conjuntamente con la Comunidad Autónoma de Aragón, la región de Aquitania y el Gobierno francés. En relación con la conexión con la frontera francesa desde Barcelona y su puerto el beneficio será múltiple ya que también se verán beneficiados otros destinos en España. Esta conexión ya se encuentra en fase de obras en la totalidad del trazado y entrará en

servicio de forma provisional en 2010. La nueva línea de alta velocidad entre Barcelona y la frontera francesa, conectando con la sección internacional Figueras-Perpiñán, estará en servicio en 2012. La conexión internacional entre Vitoria y Dax dará continuidad a la línea de alta velocidad Madrid-Valladolid-Vitoria, conectando con la red francesa por su fachada atlántica. Respecto a la travesía central de los Pirineos, próximamente firmaremos el acuerdo de creación de la agrupación europea de interés económico que se encargará de la realización de los programas de estudio. Pensamos, señorías, que estos son avances históricos y que con estas actuaciones permitimos que exista una plena conectividad entre nuestras redes viarias y ferroviarias con el resto de las redes europeas. Espero que con eso podamos acabar con el aislamiento que tradicionalmente ha venido teniendo España con respecto al resto de Europa. En definitiva, señorías, nuestros presupuestos, los presupuestos del Ministerio de Fomento, son unos presupuestos que van a contribuir a paliar los efectos de la crisis, porque si invertimos más cuando más se necesita es porque estamos ajustándonos a nuestras previsiones de mantener e incrementar los puestos de trabajo. Como ya he indicado anteriormente, el Grupo de Fomento considera superar en 2010 la inversión de 19 millones de euros por segundo año consecutivo. Gracias a esta inversión podremos mantener o crear más de medio millón de empleos en obra pública. Como les indicaba, vamos a contribuir al cambio de modelo productivo, y lo vamos a hacer ya no solo desde el cambio productivo, desde el momento en que vamos a mantener la eficiencia productiva de las empresas, sino construyendo un sistema de transporte sostenible para hacer compatible el crecimiento económico. Con este presupuesto el impulso por la modernización de nuestras infraestructuras está claro, es decidido, y eso nos va a permitir que 513 kilómetros de alta velocidad ferroviaria se inauguren en 2010, al igual que 420 kilómetros de autovías. Yo creo que con estos datos estamos dando buena prueba de cuáles son los objetivos de estos presupuestos, la capacidad que tenemos para seguir invirtiendo y el mantenimiento de una de las inversiones más altas que ha habido en la historia de nuestra democracia respecto a la inversión en infraestructuras.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Morlán, ha intervenido usted durante veintidós minutos. Ahora, durante un tiempo de diez minutos, de menor a mayor, tiene en primer lugar la palabra el señor Jonquera, del Grupo Mixto, Bloque Nacionalista Gallego.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Señor Morlán, en primer lugar, voy a centrar mi intervención en los aspectos que se refieren al departamento que usted representa. No voy a hacer ninguna consideración sobre la estructura general de los presupuestos, porque entiendo que este no es el marco, y le advierto que centraré mi intervención en las inversiones en materia ferroviaria en

Galicia. Otros aspectos que también se refieren a su secretaría de Estado, teniendo en cuenta el límite de tiempo, los reservaré para la comparecencia de la señora secretaria general de Infraestructuras.

En la cuestión de las infraestructuras ferroviarias, el Bloque Nacionalista Galego siempre tuvo una doble preocupación. En primer lugar, evitar que se consolide en el Estado español un modelo en materia ferroviaria de una España de dos velocidades, con una mitad occidental y, en particular, con un cuadrante noroccidental con unas infraestructuras y unos servicios muy deficientes si lo comparamos con otras zonas, y en segundo lugar, resolver los déficits de Galicia en esta materia de una manera equilibrada, lo que quiere decir, desde nuestro punto de vista, que no solo hay que resolver la conexión de Galicia con Madrid por AVE. Es fundamental, si apostamos por un modelo de vertebración territorial equilibrado del territorio del Estado español, que se atiendan otras conexiones, que se supere un esquema centrípeto, radial, que se atiendan los ejes transversales y, en particular en el caso de Galicia, para nosotros es muy importante la conexión con Portugal. Pero también una atención equilibrada a la corrección de los déficit de Galicia en esta materia significa apostar decididamente por la modernización de la red ferroviaria interior, vital para nuestra vertebración interna, para poder dotar a Galicia de unos servicios regionales y de proximidad propios del siglo XXI.

Desde nuestro punto de vista —y ya se lo anticipo— con el proyecto de ley de presupuestos presentado por el Gobierno no se atiende ni a una necesidad ni a otra. Se arrojan aún más dudas sobre el horizonte de conclusión del AVE a Galicia, hasta el extremo de comprometer los nuevos plazos anunciados, que ya representaban un escandaloso retraso con respecto a las promesas iniciales, y además se desatienden claramente —y en algunos casos, también se lo advierto, señor Morlán, hasta extremos insultantes— otras necesidades objetivas de la modernización de la red ferroviaria gallega. En primer lugar, y por lo que respecta a la conexión central a Galicia por AVE, existe una dotación importante para el tramo entre Santiago y Ourense que absorbe prácticamente gran parte del volumen de la inversión, pero esto contrasta con la infradotación del tramo Lubián-Ourense que, si le sumamos una serie de partidas destinadas a estudios, supera apenas los 40 millones de euros. En su última comparecencia en la Comisión de Fomento, usted afirmó que se incrementaría la dotación prevista con un préstamo que ha solicitado el ministerio al Banco Europeo de Inversiones. Desde nuestro punto de vista, el que esto dependa de un hipotético préstamo que conceda el Banco Europeo de Inversiones añade aún más incertidumbre a los compromisos y plazos últimos fijados, máxime si tenemos en cuenta que en la planificación incluida en los presupuestos se concentra el grueso de la inversión a partir del año 2014 en este tramo y se habla del fin de esta actuación en el año 2016, cuando la última fecha comprometida era el año 2015.

Esto crea una clara incertidumbre. En su momento, el ministro de Fomento, don José Blanco, habló de la posibilidad de reducir tiempos de viaje entre Galicia y Madrid, una vez que estuviese operativo el tramo de alta velocidad Santiago-Ourense, implantando un modelo híbrido de trenes eléctricos y diesel que pudiesen operar por las nuevas líneas de alta velocidad abiertas y también por la línea convencional antigua. Nosotros solo podemos entender esta distribución de gasto y esta infradotación para Lubián y Ourense teniendo en cuenta que la intención última es esa, en definitiva, aplazar hasta una fecha totalmente indefinida la terminación del tramo Lubián-Ourense y pretender, eso sí, una rebaja de tiempos, utilizando este tipo de trenes que usarían la línea antigua. Por tanto, le pido que nos aclare este extremo.

Pero en cualquier caso y por lo que respecta al resto de las inversiones, solo es importante la dotación del eje atlántico entre A Coruña y Vigo. Y en ese sentido nosotros creemos que incluso para cumplir los horizontes temporales comprometidos puede absorber más inversión y, para poder juzgarlo con mayor conocimiento de causa, sería interesante que ustedes desglosaran las partidas previstas para los distintos tramos del eje atlántico entre Vigo y A Coruña, porque no se detalla en el proyecto de ley de presupuestos presentado por el Gobierno. El resto de las actuaciones tienen cantidades simbólicas, cuando no ridículas. Es el caso de la variante de la línea de alta velocidad que conectaría Ourense con Vigo; es el caso de la adecuación a las altas prestaciones ferroviarias del tramo Ponferrada-Monforte; lo mismo ocurre con la adecuación a las altas prestaciones ferroviarias de Lugo-A Coruña, pero voy a referirme en particular a una serie de casos que a nosotros nos parecen especialmente graves. En primer lugar, el tramo Lugo-Ourense tiene una dotación inferior a 3 millones de euros. El ministro anunció su voluntad de duplicar la vía en este itinerario, de homologarla, a todos los efectos, a las características de las altas prestaciones ferroviarias, para asegurar que Lugo no quede desconectado de la alta velocidad y que además quede conectado en los plazos fijados. Creemos que esto es muy difícil de conseguir con esta dotación y en todo caso le pido que nos lo explique.

Ferrol-A Coruña, dos millones de euros para estudio. Esta actuación —y señor Morlán, de verdad que estoy ya harto de escucharme a mí mismo argumentándolo— es fundamental para que el AVE pueda llegar a Ferrol, para que en las conexiones ferroviarias se pueda ir de Ferrol a Santiago, Pontevedra, Vigo, sin necesidad de ir a A Coruña y hacer transbordo en A Coruña y para dotar a Ferrol y A Coruña, un área urbana de 600.000 habitantes, de unas conexiones ferroviarias modernas. ¿Cuántos años lleva en estudio este tramo? ¿Por qué no se concluyó aún el estudio informativo Ferrol-Betanzos? ¿Por qué no se ejecutaron los 15 millones de euros, que estaban consignados en los presupuestos de este año, y por qué ahora esta dotación total y absolutamente ridícula, señor Morlán? Nosotros solo lo podemos entender fruto de que el Gobierno central no tiene voluntad de

atender a Ferrol, quiere excluir a Ferrol de la alta velocidad. Por tanto, díganlo claramente. Y lo mismo podríamos decir de Vigo-Tui, señor Morlán, 1,6 millones de euros. También estamos hartos de argumentar la importancia de esta actuación. No se ha ejecutado lo presupuestado en ejercicios anteriores y tiene esta dotación ridícula. Por tanto, las observaciones hechas con respecto a Ferrol-Coruña, desde nuestro punto de vista, también tienen pleno vigor en lo relativo a Vigo-Tui. Y una última referencia a este respecto, en las recientes elecciones legislativas en Portugal provocó mucha polémica la oposición de la señora Ferreira Leite a priorizar las conexiones de alta velocidad con el Estado español, incluso esto fue usado para el debate político interno dentro del Estado español. Usted ha hablado de la importancia de las redes transeuropeas, pues mire para Galicia es fundamental la conexión con Portugal y con los datos en la mano está claro que para el Gobierno español esto no es una prioridad. Nos gustaría que nos aclarase, ya para concluir, a qué responde la dotación que se contempla en el proyecto de presupuestos del Estado dedicada a los estudios previos para acometer los accesos ferroviarios a los puertos exteriores de Ferrol y A Coruña. Me explico, el de A Coruña tiene un millón de euros, pero ya los tenía en el ejercicio pasado. ¿Qué quiere decir esto? ¿Que no se ejecutó en el ejercicio pasado, que no se comenzaron a hacer los estudios previos para dotar de acceso ferroviario a este puerto exterior, y por tanto se repite la partida que no se ejecutó? Nos gustaría que nos aclarase este extremo. El caso de Ferrol tiene una dotación de dos millones de euros. Si no me confundo, es el tercer ejercicio consecutivo en el que tiene una dotación para acometer los estudios previos y dotar al puerto exterior de un acceso ferroviario. ¿Por qué no se han ejecutado los anteriores, por qué no se han concluido los anteriores, cuál es el motivo de estos continuos retrasos?

En cualquier caso, como me he excedido en los diez minutos, reservo para la réplica otras observaciones, pero quiero concluir diciendo que no nos parece sería la falta de atención, con un mínimo de equilibrio, a las necesidades ferroviarias de Galicia que contempla este proyecto de presupuestos, sobre todo cuando hay cuestiones que fueron objeto de acuerdos presupuestarios en los tres últimos años y que ustedes han desatendido sistemáticamente, y con este proyecto en la mano siguen desatendiendo.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Catalán, señor Macías, durante diez minutos.

El señor **MACIAS I ARAU:** Doy la bienvenida al señor secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras. Lamento no haber podido escuchar la totalidad de su intervención, pero en cualquier caso me imagino que habrá reproducido la información que desde el ministerio se ha estado relatando estos días en relación con los

Presupuestos Generales del Estado, y la actuación del Ministerio de Fomento en su secretaría de Estado en esta cuestión.

Me va a permitir que como el tiempo es breve le relate las preocupaciones del Grupo de Convergència i Unió. Usted es secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras, luego me va a permitir que hable de cuestiones de planificación, puesto que luego tenemos la comparecencia de la secretaria general de Infraestructuras a la que también podremos hacer alguna pregunta concreta. Planificación. Bajo su responsabilidad está el desarrollo del PEIT. En primer lugar hay que preguntarle si, dentro de las previsiones para el próximo ejercicio, está, tal y como se había anunciado, la revisión del PEIT, elemento que nos parece absolutamente indispensable vista la evolución —por otra parte desgraciada— de la economía española en estos momentos, y las obvias dificultades de financiación de un plan tan ambicioso como el PEIT. Por tanto mi primera pregunta es cuáles son las previsiones en el próximo ejercicio en cuanto a la revisión del PEIT y los criterios que van a regir esta revisión. En segundo lugar el PEIT contenía también una serie de planes sectoriales para su desarrollo, algunos de los cuales nos parecen de una extraordinaria importancia; por ejemplo todos los que hacen referencia al ferrocarril, especialmente el destinado al transporte de mercancías —que es un tema que hay que desarrollar—, donde la planificación es absolutamente indispensable antes de ponerse a actuar, y además es urgente. También nos gustaría conocer qué piensa el ministerio en relación con la planificación de algo muy importante. El ministerio tiene en los despachos —o no sé dónde está— un estudio entregado sobre la conversión de la red al ancho internacional y en este sentido nos gustaría conocer si hay alguna previsión a este respecto en los Presupuestos Generales del Estado.

En cuanto a la planificación en general a nuestro grupo le gustaría conocer una reflexión de fondo y cuál es la respuesta del ministerio. Supongo que el señor ministro ha hecho un gran esfuerzo para conseguir que en los presupuestos le recorten lo mínimo posible. El resultado es el que es, no lo calificaría de nada más que de aceptable, vistas las circunstancias, pero somos conscientes de que hay un cambio de ciclo. El crecimiento de las cifras que podíamos destinar a la inversión pública no se va a producir en los próximos años. Cuando en un presupuesto, sobre tres solo ingresas dos, significa que algo está pasando. Por tanto el nuevo ciclo no va a ser un ciclo de inversión al alza, luego nos va a obligar a priorizar con mucha más racionalidad. Yo ya sé que a continuación todos los diputados de todos los grupos vamos a solicitar la carretera de la provincia —es lógico, forma parte del mandato que cada uno tiene—, pero creo que hay que —y mi grupo está dispuesto a ello— hacer un esfuerzo de racionalización y priorización de las inversiones.

¿Cuáles, según nuestro punto de vista, deberían priorizarse? Pues deberían priorizarse aquellas inversiones

que tiendan a mejorar la situación de la economía española, desde el punto de vista de su competitividad. Por tanto, si algún elemento es clave para la mejora de esta competitividad —y voy a poner un ejemplo que pone el señor ministro—, como es el corredor del Mediterráneo, esa es una infraestructura que debe ser lógicamente priorizada. En cambio hay infraestructuras que convienen —no voy a ser yo el que diga que una de las infraestructuras deja de convenir—, pero que en estos momentos no deberían ser priorizadas. Por tanto sí que me gustaría conocer un poco la opinión del señor secretario de Estado y qué han hecho para poder atender a esta priorización de las infraestructuras.

Un elemento sustancial para nosotros, señor secretario de Estado, es el cumplimiento de la disposición adicional tercera del Estatut de Autonomía de Catalunya. Usted sabe que nuestro grupo no está de acuerdo con las disposiciones de los anteriores presupuestos, cree que hemos acumulado ya un déficit de 3.000 millones en el cumplimiento de esta disposición adicional tercera, y además —también le voy a dar preguntas por escrito porque ahora no disponemos de tiempo ni esto contribuiría al buen desarrollo de la sesión— nos gustaría conocer el detalle de las bajas que se han producido a lo largo del año en muchas de las partidas dedicadas a Catalunya y que por tanto hacen, según nuestros cálculos, que la disposición adicional tercera se incumpla en mayor grado. Por tanto, sí le pediría, aunque no para ahora, que nos suministrara antes de la discusión presupuestaria el detalle de las bajas en las partidas de inversión destinadas a Catalunya.

Otro elemento sustancial que para nosotros es relevante es el tema de los peajes. Veo que usted, como buen aragonés, acaba de lograr que el Consejo de Ministros apruebe una rebaja de los peajes en las autopistas aragonesas. Le felicito a usted y a los aragoneses. Evidentemente me parece una buena noticia; lo digo sin ningún atisbo de sombra ni crítica. Pero como yo no tengo la suerte de ser aragonés, sino que soy catalán y pagamos más peajes que nadie, y además como uno en épocas anteriores consiguió sustanciosas rebajas en autopistas del Estado, pactando con el Partido Popular por cierto, y como desde hace unos años a Cataluña no le toca la pedrea de ninguno de estos peajes, me gustaría saber si la modalidad —muy positiva— que ha aprobado en la A-2 y la A-68 en Aragón, tal y como pide reiteradamente nuestro grupo, pudiera ser de aplicación en las provincias de Girona, Lleida y Tarragona, según propuestas formuladas por nuestro grupo y en modalidades muy parecidas.

Al margen de estas cuestiones conceptuales, vamos a entregarle preguntas referidas al seguimiento de sus actuaciones en Catalunya, especialmente en la autovía A-2, motivo de gravísima preocupación, como usted conoce perfectamente, en la provincia de Girona. Esto es un despropósito absoluto.

Mis colegas de Girona no entienden cómo en la autovía de la Plata se inauguran 60 kilómetros al año,

algo que me parece estupendo y por lo que les felicito, y en la provincia de Girona en cinco años de gobierno socialista solo han logrado aprobar cuatro kilómetros y el resto están todos parados. ¿Qué pasa, qué pasa, qué pasa? Algo parecido sucede en la A-7 —aunque ahí se ha avanzado más—, pero hay casos importantes especialmente en la comarca del Penedès, en Tarragona y en Barcelona, que deberíamos solucionar. Tampoco le relato porque usted lo conoce muy bien qué pasa en la Nacional 260 —también A-26— donde están las cosas muy paradas en los tramos catalanes de dicha nacional. ¿Qué está pasando también aquí? Y una pregunta siempre recurrente es el cuarto cinturón —la B-40—. ¿Cuándo se va a sacar a información pública el tramo que según el ministerio ya está a punto de hacerse? También quisiera conocer en relación a su responsabilidad y referido a ferrocarriles un tema tan importante como es el de cercanías. La ejecución del año pasado o la de este año no parece muy brillante, según los datos del propio presupuesto, y quisiéramos saber si esto se va a acelerar. Y de manera muy especial, en la línea Barcelona-Vic-Ripoll-Puigcerdà, cuándo se va a empezar esta inversión, prevista también en el Plan de Cercanías recientemente presentado.

Hay otras preguntas, pero ya para ir acabando le plantearé dos cuestiones importantes. En primer lugar la alta velocidad. Para nosotros la alta velocidad es un tema ciertamente importante en el que hay que acabar los deberes, por tanto nos gustaría conocer los calendarios para la ampliación de la estación de Sants, los calendarios para la ejecución de la estación de La Sagrera; saber también si existe una partida destinada a iniciar el estudio de la construcción de la estación de alta velocidad en la zona del Vallès, algo que ha sido ampliamente demandado por todos los alcaldes, muchos de ellos de su partido político del Vallès, y como puede imaginar nuestro interés extraordinario para el corredor del Mediterráneo. Esta, que es una prioridad expresada por el ministro y donde se está recabando la participación de las instituciones europeas, también debería ser una prioridad presupuestaria, y francamente no acabamos de verlo.

Voy acabando tal como he empezado. Yo creo que son tiempos de cambio para la inversión en infraestructuras y a mí, más allá de las cuestiones concretas sobre el tema de infraestructuras, en las que todos debemos tener una capacidad de comprensión, creo que lo que se le pide a su secretaría de Estado es planificación. En estos momentos complejos, donde la planificación seguramente es más difícil, más complicada, más elaborada y donde hay que dar además más explicaciones, le pedimos que ejecute esta función. Sabe usted que si se hace con rigor, con seriedad, priorizando las necesidades que interesan al conjunto del país nuestro grupo va a comprender y a apoyar en la medida de lo posible las medidas que ustedes tomen. Pero esto requiere una dosis de rigor y de valentía que hace falta acometer. El otro día tuve ocasión de escucharle en una larguísima sesión y en algunos aspectos usted planteaba las cosas como son; en

una determinada localidad manchega de cuyo nombre no hace falta acordarse en estos momentos usted decía la verdad: que la alta velocidad no puede ir en eses. Esto hay que decirlo y creo que esto es bueno para el país.

El señor **PRESIDENTE**: Al encontrarse ausentes los portavoces de los grupos parlamentarios de Esquerra Republicana-Izquierda Unida y del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) damos paso al portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Nuevamente, señor Morlán, sea bienvenido a la explicación anual de los presupuestos para la Secretaría de Estado de Planificación y Relaciones Institucionales, y nuevamente, señor Morlán, tenemos alguna diferencia. En años pasados hemos tenido siempre una especie si no de lucha sí de batalla de cifras a la hora de ver cuáles eran las cifras absolutas del ministerio, y este año parece que también. Señor Morlán, para que no podamos tener discusiones, como primera cuestión yo le rogaría que nos pudiera facilitar desagregadas las cifras que componen el monto total del ministerio. Y hago un pequeño paréntesis, señor presidente: todavía no llevo diez minutos y ya tengo el contador en rojo. (**Risas**.)

El señor **PRESIDENTE**: Disculpe usted, señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Luego en mi grupo algunos tenemos quejas del trato recibido por la Presidencia, pero veo que tenemos toda la razón del mundo.

Continúo, señor Morlán. Mire, esta vez he hecho un ejercicio relativo a sus cifras —igual que las dio el año pasado—, a las cifras que da el ministerio en su nota —extensa y a la cual usted ha hecho referencia casi literalmente esta mañana—, y a las que aparecen en el presupuesto. Como he homogeneizado las cifras me gustaría que usted me explicara las diferencias. El año pasado dijo usted que la inversión total del ministerio eran 19.271 millones de euros, frente a los 18.801,06 que a nosotros nos salían del análisis y suma de todas las partidas presupuestarias. Esta mañana usted nos ha dado tres cifras. Nos ha dicho: 19.007 millones —por un lado—; por otro lado ha dicho que, si se le añadían las cifras correspondientes a las sociedades de integración ferroviaria, eran 19.304 millones de euros, y luego ha dicho que si encima se sumaban todas las cantidades relativas a todo tipo de inversiones —es decir picos, palas y azadones— del Ministerio de Fomento, salían 19.940 millones de euros. Pues mire, señor Morlán, nuevamente a nosotros nos salen 18.617,43 y no encontramos en ningún lado ni los 19.007 ni los 19.304 y por supuesto mucho menos los picos, palas y azadones. En definitiva, señor Morlán, con sus cifras, con las de usted fíjese que reconocen que si el año pasado eran 19.271 millones de euros —que quiero entender, por ser muy bien pensado, que contienen también las

inversiones de las sociedades de integración del ferrocarril que, como usted muy bien sabe, no son cantidades presupuestarias y que además dependen de convenios con los ayuntamientos y comunidades autónomas, y que en definitiva no son del Ministerio de Fomento— entendiendo que esa era la cifra del año pasado, y entendiendo que la comparación que tenemos que hacer para que sea homogénea con sus cifras son los 19.304 millones de euros, tenemos un aumento —según sus cifras— de 33 millones de euros. Señor Morlán, ¿de dónde se puede sacar que eso represente el 2,6 del presupuesto, que es lo que usted acaba de decir aquí que es el incremento del Ministerio de Fomento? Y, señor Morlán, con todo mi respeto y todo mi cariño en cuanto a la capacidad malabarística que usted tiene para presentar los presupuestos de Fomento, solamente se desprende que el ministerio va a hacer una inversión de 18.617 millones de euros. Es decir 183 millones de euros menos que el año pasado. Insisto, esta cifra debe ser sin sumar las sociedades de integración del ferrocarril. En cualquier caso, señor Morlán, por mucho que usted juegue con el presupuesto lo cierto y verdad es que de las cifras que salen de los presupuestos presentados en este Congreso de los Diputados hay un descenso de inversión del uno por ciento. Exactamente, para que usted no me tache de manipular el presupuesto, el 0,98 por ciento. Por tanto, señor Morlán, yo le pido que para aclaración de todos los diputados, para aclaración de los ciudadanos, y también de las cifras que se hacen públicas, nos facilite usted las cifras desagregadas que le llevan a la composición del presupuesto de este ejercicio y del año pasado. Como le digo, señor Morlán, los presupuestos, cualquiera que sea la cifra que entendamos, caen 8 puntos respecto del valor de las previsiones que teníamos el año pasado para el crecimiento de este año. No voy a ser exigente, como decía también el señor Macías, con esa cifra, pero sí tenemos que destacar que estamos ante unos presupuestos que nuevamente decaen de las previsiones que querían dar coherencia a las anualidades y a las previsiones de ejercicios futuros que estaban justificando las inversiones de ejercicios anteriores. Por tanto, es cierto que en este año tenemos una incoherencia importante, una caída con respecto a la previsión de casi 8 puntos, y usted no ha hecho ningún tipo de referencia a ello. Señor Morlán, eso supone sin ninguna duda que el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte en el que está basando la política el Ministerio de Fomento, tanto su anterior titular como el actual, queda definitivamente enterrado por los presupuestos del ejercicio 2010. Por tanto el PEIT, señor Morlán, ya no tiene ningún tipo de vigencia, y como digo está enterrado con los presupuestos del ejercicio 2010.

Señor Morlán, el Ministerio de Fomento no debía dejar que le sobrepasaran los acontecimientos. Es cierto que a todos nos afectan los acontecimientos de la crisis económica, y en alguna medida justifican la bajada evidentemente de los presupuestos, pero para ser coherente y para hacer una política adecuada tenía que haberse

adelantado a estas circunstancias. El ministro de Fomento, señor Blanco, en su primera comparecencia dijo que estábamos en el año de revisión del PEIT, lo cual es verdad, y sin embargo de la revisión del PEIT no se dice nada ni en su fundamento ni en su justificación de los presupuestos, ni por supuesto en la política que el ministerio va a tener en los próximos años. La inversión productiva que el ministerio tiene no se corresponde ni con la planificación, responsabilidad de usted, del ministerio y que seguirá hasta ahora, ni tampoco con los cambios no explicados de esa planificación que fueran acordes con las necesidades para atender la crisis. Por tanto, señor Morlán, ni presupuestos para cumplir el PEIT ni presupuestos para ayudar a salir de la crisis en la que nos encontramos.

Señor Morlán, voy a hacer solo un comentario sobre la bajada de los presupuestos en gasto corriente, bajada que ustedes cifran en un 8 por ciento, que nosotros tampoco hemos encontrado en esas cantidades, pero que no puede tener ningún reflejo escénico en el aumento de los altos cargos del ministerio que, como consecuencia del cambio de titular, se han producido y que tienen que tener necesariamente reflejo tanto en el capítulo 1 como en el capítulo 2. Por tanto, señor Morlán, si no sirven ni para una cosa ni para la otra, es cierto que estos presupuestos deberían contener mayor inversión. Usted tampoco se ha referido a ello, pero hay cuestiones que tendrá que abordar desde su secretaría. ¿Qué pasa con la inversión privada? ¿Dónde están las previsiones? ¿Y dónde podemos encontrar el equilibrio y la aceptación por parte de la Vicepresidencia económica para las actuaciones del ministerio? Nosotros, por supuesto, no vamos a hacer caso a noticias de prensa que no estén contrastadas o que respondan a un análisis parcial, pero sí nos preocupa muchísimo que veamos unos presupuestos que, como le digo, no crecen, sino que decrecen, y son los primeros en una década que tenemos con un crecimiento negativo, lo cual es claramente grave, pero tampoco estamos viendo que por parte del Ministerio de Hacienda se haya tenido una especial sensibilidad en soluciones que lleven a la atracción de la inversión privada. Como todo el mundo sabe, es una inversión privada que se ofrece en determinadas ocasiones y que no está teniendo la suficiente acogida por parte del ministerio, y en consecuencia el reflejo en los presupuestos.

Hay una cuestión que no podemos dejar de analizar a la hora de hablar de los presupuestos, y es la influencia directa que en estos presupuestos tienen la contratación y licitación de 2009. En la exposición del ministerio aparece una cifra relativa —que, por cierto, no se la he oído a usted, no sé si ha hecho referencia a ella, creo que no— a la magnífica ejecución presupuestaria que se llevaba el mes de agosto, que era superior a otros años. Con independencia de que todos sabemos que la licitación o ejecución al mes de agosto es muy relativa, sobre todo la ejecución, no así la licitación, más valía que hubiéramos hecho referencia a la licitación en lugar de a la ejecución presupuestaria porque sabemos que ha

caído un 53 por ciento de agosto a agosto, de un año a otro, y lo que no se ha adjudicado en agosto difícilmente puede suponer una buena ejecución presupuestaria, y sobre todo una buena planificación de las anualidades posteriores de los proyectos que evidentemente en Fomento siempre tienen duración superior a un año.

Quería referirle esas cuestiones, y en cuanto a los dos modos de transporte a los que usted ha hecho referencia también querría hacer una manifestación sobre el ferrocarril. Usted dice que el ferrocarril se incrementa el 5,23 por ciento, nuestra cifra es el 4,8 por ciento, y nos parece bien, aunque luego cuando llegamos a carreteras ustedes dicen que han bajado el 8,7 por ciento y para nosotros ha bajado nada más que el 6,7 por ciento. Por tanto, le he pedido las cifras desagregadas porque siempre hay unas diferencias importantes en estas cuestiones. Nos parece bien que ustedes apuesten por la alta velocidad, lo que pasa es que volver a reiterar que vamos a ser el país con más alta velocidad en el año 2010 ya nos parece un poco jocosos. También nos parece bien que ustedes hayan hablado de cercanías, y nos parece muy bien, y le felicitamos, que hayan rectificado en la cuestión de las mercancías. Pero no lo han hecho lo suficiente, señor Morlán, hay que rectificar más. No podrán potenciar las mercancías si no establecen permanentemente el corredor separado de mercancías y de pasajeros. Por tanto, señor Morlán, se tiene que seguir insistiendo ahí.

En cuanto a carreteras, para ir terminando —porque veo que se me acaba el tiempo—, voy a hacer un comentario y luego otro genérico sobre los capítulos 7 y 8. Señor Morlán, nos gustaría que las promesas que el ministro de Fomento ha ido haciendo desde el mes de abril en que tomó posesión hasta hoy se concretaran por comunidades autónomas, porque vemos listados de autovías en construcción o listados de autovías previstas o en proyecto o en fases previas —como ustedes denominan—, pero hacer un listado no es decir nada, porque por ejemplo en esas autovías en construcción en los presupuestos del año 2010 se ralentizan clarísimamente algunas de las que están aquí señaladas. Por ejemplo la A-33, que estaba prevista ya para el año 2005, tenía una partida normal en el año 2009, y sin embargo para el año 2010 se paraliza absolutamente. Por tanto, seguir manteniéndola como autovía en construcción y hablar de ella como uno de los compromisos adquiridos, señor Morlán, no se corresponde con el contenido de los presupuestos.

La última cuestión que quería señalarle, con la benevolencia del señor presidente, es el juego de los capítulos 7 y 8 en el presupuesto. Señor Morlán, ustedes están utilizando el capítulo 8, de activos financieros, para hacer transferencias de capital del capítulo 7, y eso nos gustaría que se nos explicara, porque no solamente es que el capítulo 7 no son transferencias corrientes y de capital, como usted ha dicho en su exposición, sino que son solo de capital, porque las corrientes son del capítulo 4, pero con independencia de ello ustedes dan a Seittsa 1.499 millones de euros con cargo al capí-

tulo 8, que evidentemente no sabemos ni en qué se justifica, y sobre todo deberíamos ya saber qué es lo que pasa con Seittsa, con su carácter comercial, con su cuenta de explotación y, como es materia que la secretaria general de Infraestructuras luego abordará, tendremos ocasión de preguntárselo, de la misma manera que esos préstamos participativos que usted ha anunciado para los concesionarios de autopistas, y también una cuestión importantísima que son las autovías de primera generación.

Termino, señor Morlán, con dos observaciones. La primera, señor Morlán, es que su secretaria de Estado, o mejor dicho el ministerio, no puede arreglar la chapuza del puerto de El Musel con 34 millones de euros para una modificación de proyecto, tal y como se consigna en el presupuesto. Y la segunda y en último lugar es si de verdad, señor Morlán, la Presidencia española del primer semestre del año 2010 merece una mayor atención por parte del ministerio en las redes transeuropeas de transporte. Vitoria-Dax necesita una fecha, la travesía central de los Pirineos necesita una fecha, la conexión del corredor del Mediterráneo necesita una fecha. Por tanto, ni son históricas las decisiones en cuanto a las redes transeuropeas de transporte ni por supuesto el año que viene vamos a salir del aislamiento, en el cual estamos consintiendo, como digo todos los años, una postura de Francia contraria a los intereses de España y que nosotros deberíamos atacar directamente con partidas presupuestarias adecuadas, para demostrar a Europa que queremos hacer las redes transeuropeas de transporte y no consentir la actuación y la actitud que está teniendo Francia.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente tiene la palabra el señor Simancas durante diez minutos.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Muchísimas gracias, señor Morlán, secretario de Estado, por su presencia hoy aquí y por la claridad y el detalle de su exposición. El Grupo Socialista quiere hacer una valoración positiva de los Presupuestos Generales del Estado, hoy aquí presentados, en relación con la sección relativa a Fomento. En un año de crisis, en un año de rebaja significativa de la recaudación, en un año de presupuesto necesariamente restrictivo, el Ministerio de Fomento incrementa su presupuesto general en más de un 10 por ciento, más allá de los euros que no encuentra el Grupo Popular, un 10 por ciento de más en el presupuesto ministerial. Las inversiones de Fomento se incrementan en un 2,6 por ciento, contando con la inversión que se realiza a través de las sociedades de integración del ferrocarril y con las aportaciones que se hacen vía capítulos 7 y 8 a empresas del grupo Fomento, que van a parar finalmente a inversión productiva. ¿Por qué se cuenta también con estas cifras? Porque el Ministerio de Fomento se va a gastar en el año 2010 —insisto, Ministerio de Fomento— un total de 296 millones de euros en contribuciones a las sociedades de integración del ferro-

carril, que es inversión productiva en nuestras infraestructuras, 296 millones en 2010 frente a 104 millones de 2009. Esto es multiplicar por tres la inversión del Ministerio de Fomento en las sociedades de integración del ferrocarril. ¿Hay que contar con este dinero a la hora de valorar globalmente la inversión del grupo Fomento? Entendemos que sí, puesto que esto es inversión productiva en materia de infraestructuras y transporte. Por tanto, ¿qué ocurre con las inversiones del grupo Fomento en el presupuesto del año 2010? Inequívocamente un incremento de más de un 2,5 por ciento. Esta es la realidad, como es real también el récord de ejecución presupuestaria del grupo Fomento en el año 2009, que volverá a ser un récord en el año 2010, cerca de 20.000 millones de euros de ejecución presupuestaria. Las cifras de licitación son muy importantes, pero las cifras que tienen una repercusión inmediata en la reactivación económica y en la generación de empleo son las de ejecución, porque este es el dinero que efectivamente va cada año a las empresas. Todos sabemos que hay años de planificación, que hay años de más licitación, y que hay años de más ejecución. Estamos en años de más ejecución y tenemos que celebrarlo, porque los años de más ejecución son años de más inversión productiva, de más dinero que entra a las empresas, y de más garantía en la generación de empleo, como tenemos que celebrar también que este año el 65 por ciento del presupuesto del grupo Fomento vaya a inversión, 2 puntos más que en el ejercicio 2009. También es un esfuerzo que entendemos debe valorarse positivamente.

El conjunto del presupuesto para 2010 en el grupo Fomento responde a una apuesta política, estratégica, que el Grupo Socialista desde luego comparte: incrementar la inversión productiva, sustituir la inversión privada que no encuentra liquidez en este momento con un mayor esfuerzo público y contribuir así a la reactivación económica y a la anticipación de la salida de la crisis, mantener el ritmo de mejora de nuestras infraestructuras de transporte como instrumento para mejorar la competitividad en general, vertebración territorial del país, cohesión social, mejora de la calidad de vida, una estrategia que el Grupo Socialista comparte. No obstante, me gustaría que el secretario de Estado contribuyera en su contestación final a confirmar o a aclarar algunos datos a nuestro juicio de interés.

En relación con el descenso del gasto corriente, se trata en realidad de un esfuerzo para disminuir el gasto no productivo. A nuestro juicio se trata de un esfuerzo meritorio para reducir el gasto en lo que tiene que ver con los servicios generales, con la burocracia del ministerio y de toda la estructura del grupo Fomento. Insisto, a valorar. También nos gustaría que el secretario de Estado confirmara los calendarios previstos. Tenemos un presupuesto restrictivo con carácter general, pero en materia de fomento se van a cumplir los calendarios. Se van a cumplir los calendarios respecto al PEIT y respecto a los compromisos con todas las comunidades autónomas, también Galicia y Cataluña; todas las comuni-

dades autónomas con sus compromisos cumplidos; eso sí, compromisos presupuestarios reales y no virtuales. Hay que agradecer la cautela y el realismo de que hacen gala generalmente tanto el ministro como el secretario de Estado de Planificación. ¿Para qué? Para no prometer cosas que no son factibles de ejecutar, por vicisitudes que no siempre tienen que ver con el dinero. Por tanto la cautela, el realismo que en sus valoraciones y en sus previsiones introducen el ministro y el secretario de Estado es un valor antes que un demérito, pero —insisto— los calendarios se van a cumplir.

Clave medioambiental. Me gustaría que el secretario de Estado se entretuviera en esto, porque es significativo. La apuesta por el ferrocarril responde precisamente a esta clave transversal que el equipo ministerial insiste —nosotros aplaudimos— en aplicar. El 54 por ciento de la inversión del grupo Fomento va al ferrocarril, a la alta velocidad, a las cercanías, al transporte de mercancías, y sin duda esto tiene una explicación en clave ambiental que —insisto una vez más— me gustaría subrayar. Otra clave transversal es la seguridad. Probablemente en perspectiva esta sea la Administración europea que más insistentemente ha invertido en cantidad y en calidad en materia de seguridad en todos los modos de transporte. Se habla mucho de seguridad aérea —después hablaremos de ello— y de ferrocarril, pero también me gustaría hablar, señor secretario de Estado, de seguridad en carreteras. Nosotros dedicamos el 22 por ciento del presupuesto en carreteras a conservación y seguridad; el 76 por ciento de esos 1.300 millones de euros de inversión va a seguridad vial, a acabar con los tramos de concentración de accidentes. La seguridad como otro eje transversal en la política del equipo de Fomento, que tiene un reflejo presupuestario clave.

El ferrocarril tiene personalidad propia en el presupuesto del ministerio, y me gustaría que el secretario de Estado confirmara el mantenimiento de los planes que tienen que ver con las mejoras en accesibilidad, con las mejoras en general de las estaciones, planes muy ambiciosos que ha presentado el ministerio durante este tiempo. En cuanto a los planes de intermodalidad en relación con los puertos, me ha sorprendido la intervención del Grupo Popular. No sé si es que el Grupo Popular no es partidario de mejorar el puerto de Gijón. Si el puerto de Gijón para su mejora necesita un aporte extraordinario de dinero, digo yo que habrá que hacer ese aporte extraordinario de dinero, porque la alternativa es dejar el puerto de Gijón sin mejorar.

En relación con el transporte de mercancías, estoy convencido de que el esfuerzo inversor del ministerio se va a traducir en una mejora del porcentaje de transporte de mercancías vía ferrocarriles, que todos perseguimos.

En cuanto a las carreteras, me gustaría que nos confirmara el récord de 11.000 kilómetros de autovía que lograremos en 2010. Estas cifras las manejamos con mucha tranquilidad, pero que en cuatro o cinco años hayamos incrementado en 3.000 ó 4.000 kilómetros las

autovías en este país, creo que es meritorio y merece subrayarse, así como que vayamos a llegar a una capacidad de 311 millones de viajeros en los aeropuertos españoles en el año 2010 o que los presupuestos para el año 2010 prevean la mejora y modernización de hasta 29 instalaciones aeroportuarias, cerca de 30 instalaciones aeroportuarias, en un año de crisis.

Haré un somero repaso a los capítulos presupuestarios para aclarar también algunas de las cuestiones que se han planteado aquí. El capítulo 1, de personal, es uno de los capítulos más fáciles de interpretar en el presupuesto. El gasto de personal del departamento no sube, sino que baja. Esto aparece de una manera diáfana en el presupuesto, por tanto, no se puede alegar que se incrementa el gasto de personal cuando es evidente que las cifras dicen lo contrario. En el capítulo 2 baja el gasto corriente, pero el gasto corriente de verdad, el que tiene que ver con la grasa burocrática, utilizando una expresión al uso. Dentro de este capítulo 2, quisiera que nos confirmara la continuación del presupuesto en la rebaja de peajes y también que la mayoría de esas rebajas van a Cataluña y no a Aragón. Importante es que se mantienen las transferencias al Cedex. En esta Comisión le damos mucha importancia al trabajo en materia de investigación y futuros del Cedex. En relación con el capítulo 6, valoramos positivamente que se mantenga constante la inversión en carreteras y creemos interesante la utilización de la participación público privada a este respecto. Por hacer alusión a algo que se ha comentado hace un instante desde la bancada popular, diré que, a nuestro juicio, tanto el ritmo como la calidad de la participación público privada en las inversiones de Fomento son bastante significativos. De hecho, somos una referencia mundial a este respecto. Nuestras fórmulas son en buena medida copiadas fuera de España. Si hemos tenido que enfrentar la resolución de problemas graves como el de la viabilidad de las radiales de peaje en Madrid es porque alguien creó esos problemas. Quiero recordar que no fue el Gobierno socialista el que creó ese problema, lo digo solo por recordarlo, con todo el respeto del mundo. Si tenemos que afrontar este problema, es porque alguien lo creó.

Respecto al capítulo 7, transferencias de capital, subrayamos que se mantenga el gasto en el uno por ciento cultural, los convenios de carreteras con comunidades autónomas y ayuntamientos, con un incremento de un 41 por ciento, las mejoras en el sector del transporte por carretera, así como que se mantenga el gasto previsto y comprometido en relación con la concesión Figueras-Perpignan. En el capítulo 8 aparece un incremento significativo que viene a reforzar los activos de las empresas del grupo Fomento que se dedican a mantener servicio y a hacer inversiones productivas. Nosotros no vemos ningún problema a este respecto. Nos gustaría que nos confirmara el secretario de Estado que la transferencia a ADIF, por 1.600 millones de euros, supera lo previsto en el contrato-programa. Es más, casi

duplica lo previsto; no solo se cumple lo previsto, tal y como se ha dicho, sino que se multiplica por dos.

Termino con dos brevísimas referencias a Cataluña y Madrid. Según nuestros datos, la inversión de Fomento en Cataluña se incrementa en un 12 por ciento respecto a la media de los últimos cinco años, es la segunda comunidad autónoma en inversión total, la primera en inversión en ferrocarril, la segunda en puertos y la tercera en carreteras. Yo creo que Cataluña no va mal servida como región en este presupuesto, como no lo va Madrid, con un 7 por ciento de incremento en su presupuesto general y una inversión en ferrocarriles de un 41 por ciento más. Yo como diputado madrileño, además de reconocerlo, tengo que agradecerlo.

Termino con una felicitación y una valoración positiva del Grupo Socialista para con estos presupuestos que se nos han presentado.

El señor **PRESIDENTE**: Entramos en una segunda intervención, de entre diez y quince minutos como máximo, del secretario de Estado de Infraestructuras, así que con ese tiempo tiene que dar respuesta a todo.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Gracias, señorías, por sus intervenciones, por el tono y por el contenido de las mismas. La verdad es que en diez minutos va a ser un poco complicado resumir todo, pero haré un esfuerzo intelectual para conseguirlo y trasladarles cuáles son nuestras apreciaciones sobre lo que ustedes han puesto de manifiesto.

Empezaré por el señor Jorquera. Señor Jorquera, la inversión en Galicia en este año supera el 8 por ciento que se acordó entre la Xunta y la Administración central, que hemos ratificado con el Gobierno del Partido Popular y nos mantenemos en ese incremento de inversión superior a ese porcentaje. Coincido con usted en que el esquema radial que existía tanto en materia viaria como ferroviaria lo estamos superando. En materia ferroviaria, un ejemplo de la superación del esquema radial es el eje atlántico y otro ejemplo es la conexión de Galicia con León para el tráfico fundamentalmente de mercancías. Hay ejemplos en el conjunto del Estado en los que, frente a la rigidez que puede suponer el ferrocarril respecto a la carretera, estamos haciendo un esfuerzo para que ese esquema radial desaparezca y exista un esquema transversal que nos permita mejorar las conexiones ferroviarias entre los diversos territorios de España.

Nosotros estamos tranquilísimos con los plazos que hemos acordado con la Xunta de Galicia. No tenemos ninguna duda de que en el año 2015 acabaremos las conexiones de Lubián-Ourense y que en 2012 estará funcionando la línea entre Ourense y Santiago. Quiero que esté tranquilo, si puedo convencerle, respecto al uso de los trenes híbridos a partir de 2012. No van a ser trenes definitivos en absoluto en Galicia, porque, cuando tengamos conectada toda la red gallega con el resto de la Península, se utilizarán los mismos tipos de trenes

que existen en el resto de las líneas del Estado. Por ello, intentar, como se está haciendo por parte de este Gobierno y del Ministerio de Fomento, que las bondades y las mejoras de la alta velocidad vayan llegando de manera progresiva a aquellos territorios que empiezan a tener infraestructuras de esas características nos parece una idea estupenda y excepcional. Aunque por el propio ritmo de las obras van demoradas entre Ourense y Zamora, porque son difíciles —y luego haré una referencia a esos tramos que S.S. ha puesto en duda—, si podemos conseguir, con tecnología española, un tren que nos permita compatibilizar la alta velocidad, en vía UIC, con la velocidad normal, en ancho ibérico, como actualmente puede suceder entre Zamora y Ourense, y en el 2012 sucederá que de Ourense a Santiago iremos por alta velocidad, me parece un avance importante, que no quiere decir en absoluto que sea el definitivo; por tanto, yo le pediría que despejara esa duda. Cuando acabemos en Ourense, en el año 2015, la línea que conectemos con Santiago, los trenes serán los mismos que existen en el resto del Estado en alta velocidad; no tengo la mínima duda.

En segundo lugar, entre la línea entre Lubián y Ourense, hemos tenido que modificar el proyecto constructivo, porque en algunos puntos era de una vía, no se ampliaban los túneles de Padornelo, había un túnel solo, y optamos por variar el trazado para conseguir que los trenes de alta velocidad funcionaran a alta velocidad. Realmente la velocidad de diseño está planteada a 300 kilómetros por hora. Eso ha significado modificar estudios y proyectos y eso no se hace en veinticuatro horas, señor Jorquera. Eso no se consigue si no se lleva a cabo una información pública y si no se lleva a cabo una declaración de impacto ambiental, porque no vale el impacto ambiental de una vía cuando hay que duplicarla. Esos trámites son necesarios e imprescindibles, con los que contamos a la hora de fijar cuándo vamos a llegar a Galicia, a Ourense, desde Zamora, por lo que no tengo ninguna duda al respecto.

En cuanto a la inversión, planteamos una inversión que seguro vamos a cumplir. Voy a esbozar —no es un reto, no quiero retarme con usted, porque no tengo ningún interés en hacerlo— un análisis de la ejecución que va a tener la Comunidad Autónoma gallega en el año 2009 para que vea en qué medida las inversiones que están en Galicia, no es que se cumplan, es que espero que se superen, y el año 2010 va a pasar tres cuartos de lo mismo. El crédito BEI que dije el otro día es un crédito que vamos a firmar con el BEI y va a ser un colchón que va a tener el ADIF para hacer frente a aquellas necesidades de inversión que se vayan programando conforme se vayan acabando los proyectos. La inversión presupuestaria en obra pública no es un capricho, surge de la necesidad de ejecutar unos proyectos que están acabados, que técnicamente tienen todas las bendiciones de los ingenieros o de la Administración o empresa competentes y, a partir de ese momento, esa empresa o Administración tiene los recursos suficientes para hacer frente

a esa ejecución de obras. Estoy muy tranquilo respecto a los plazos que se han acordado; a la evolución de las obras que se van a ir ejecutando para llegar a Galicia; a lo que tiene que significar en la construcción del eje atlántico; a la implantación del ancho UIC y al funcionamiento del tren que compatibiliza anchos con tipos de voltaje eléctrico y con tipos de vía. Entiendo que usted pueda tener esas dudas, aunque relativamente, porque deberían de tener un punto de confianza en que vamos a cumplir nuestro esfuerzo.

Usted ha puesto encima de la mesa algunos temas que me gustaría aclarar para contestar después al señor Macias y a los portavoces del Grupo Parlamentario Popular y del Grupo Parlamentario Socialista. Los principales problemas que tenemos entre Coruña y Ferrol o entre Vigo y Tuy no tienen que ver con nuestra voluntad de llevar a cabo la redacción de proyectos y ejecución de obras, porque, como se ha demostrado reiteradamente en la construcción de infraestructuras, hace falta llegar a acuerdos, entendimientos y consenso con las administraciones territoriales. Usted sabe, igual o mejor que yo, que en Galicia por su configuración orográfica, por la dispersión de su población y por la existencia de muchos núcleos y de muchas afecciones a propietarios que hay que intentar respetar existen dificultades a la hora de realizar trazados, a la hora de compatibilizar las necesidades de un trazado con las exigencias ambientales que se nos plantean. No es ninguna falta de voluntad nuestra, se lo aseguro; en absoluto. Usted como yo, que somos demócratas, entendemos que las fórmulas se hacen por acuerdo y no por imposición. El acuerdo supone que los trazados que estamos diseñando entre Coruña y Ferrol o los que estamos diseñando entre Vigo y Tuy son trazados que tenemos que acordar con los ayuntamientos de la zona. Usted sabe como yo que en alguno de los casos nos estamos encontrando con que el trazado que proponemos, que es medioambientalmente aceptable, no es acordado por el ayuntamiento, al que no le importaría nada que fuéramos por una zona LIC. Pues no puede ser. Eso, señor Jorquera, nos lleva a que a veces el ritmo que pretendemos dar a nuestras actuaciones no lleve el camino que nos gustaría, porque no depende de nuestra voluntad, depende del acuerdo que alcancemos con las administraciones territoriales. Por eso, a la Xunta —en nuestras conversaciones, que estamos teniendo de manera destacada, y le tengo que decir que vamos bien en el desarrollo de nuestros acuerdos— le he planteado que hiciera el favor, junto con nosotros, de buscar fórmulas que nos permitieran sacar adelante los trazados de esos dos tramos del corredor atlántico, que son fundamentales para conectar con Portugal y, desde luego, para hacer que Ferrol no tenga ninguna dificultad en conectarse con la alta velocidad.

Estamos de acuerdo en el acceso al puerto exterior de Ferrol. De hecho, el estudio informativo que ha elaborado el puerto lo va a analizar la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias y va a sacarlo a información pública para después mandarlo a declaración de impacto

ambiental. He visto las tres opciones y las posibles salidas que tiene el puerto de Ferrol. Usted sabe mejor que yo que es complicado, hay que atravesar la ría, hay que ver qué hacemos con el entorno de la ciudad de Ferrol, hay que ver qué fórmula de integración, hay que ver de qué manera los servicios no disminuyen y eso no es nada sencillo, señor Jonquera. No es cuestión de sentarse una hora y tomar una decisión, porque después las propias instituciones son las que te están planteando cuáles son las dificultades que existen. Nosotros queremos —y se lo digo en serio— solucionar esas dificultades que tenemos en los territorios para sacar adelante esas conexiones. Queremos hacerlo y si usted nos echa una mano, se lo agradeceré muchísimo. No me gusta estar hablando de las propuestas anteriores y de las actuales en un tema que no depende de nuestra voluntad —que la tenemos—, cuando no podemos resolverlo porque depende de que otros estén de acuerdo con nosotros o nosotros con ellos para buscar unos itinerarios que nos permitan desarrollar y ejecutar las obras.

En cuanto al tramo Lugo-Ourense, dice S.S. que tiene una dotación inferior a 3 millones de euros. Nosotros estamos haciendo la variante de la Puebla de San Julián y esta variante, que está considerada como supresión de pasos a nivel y estaba incluida dentro de la partida, tiene contemplado 43,75 millones de euros. Estamos planteando la variante de la Puebla de San Julián más otras actuaciones de estudio, porque queremos definir el tramo Lugo-Ourense como una línea de alta velocidad para tráficos y recorridos que signifiquen una homologación en cuanto al uso de material móvil que permita ir a la velocidad de alta velocidad, que son 300 kilómetros por hora. ¿Esto se puede hacer de hoy para mañana? No, porque significa cambiar de trazados y otro cambio de elementos que son importantes a la hora de definir qué es lo que va a pasar con el ferrocarril en los próximos tiempos entre Lugo y Ourense.

A don Pere Macias quiero decirle que vamos a actualizar el PEIT. De hecho, estamos empezando con todos los estudios y los trabajos que significan actualizar el plan. Vamos a celebrar una conferencia sectorial, antes de que acabe este año para, junto con las comunidades autónomas, poner encima de la mesa los criterios y las directrices que van a implementar la actualización del PEIT. Esa conferencia sectorial vendrá seguida, a mediados del año próximo o cuando acabemos la Presidencia española, de otra conferencia sectorial donde analizaremos las previsiones que ha tenido cada comunidad autónoma a la hora de ver qué tipo de transporte es el que viene a partir de ese momento en España, con todas las inversiones que se están haciendo para ver de qué manera las comunidades autónomas llegan a un acuerdo con nosotros respecto a los sistemas ferroviarios, viarios, portuarios y aeroportuarios, a sus conexiones pues el desarrollo económico, la movilidad y la sostenibilidad son aspectos que se contemplan en la actualización del PEIT. Eso lo estamos haciendo ya basándonos en otro tipo de planificación, en la que estamos traba-

jando, que tiene que ver con un plan de transporte ferroviario en el que las cercanías cobran gran importancia. Ese plan —también lo vamos a hablar con las comunidades autónomas— lo queremos tener finalizado para antes de que acabe este año 2010. Y en ese plan —coincidiendo con las apreciaciones que ha hecho el señor Ayala— lo que queremos es ver cuáles son los corredores en donde va a haber un tráfico prioritario para mercancías y dónde va a producirse esa compatibilidad de tráfico en función de los surcos o en función de los tráfico que existan de viajeros o de mercancías entre dos puntos de un recorrido. Todo eso no se hace por imposición nuestra ni desde luego, en muy poco tiempo. Queremos hablarlo con las comunidades autónomas. De hecho estamos celebrando conversaciones desde hace unos días con las comunidades autónomas —con todas las que están en el corredor Cantábrico-Mediterráneo— y con las comunidades autónomas que están en el corredor mediterráneo para llegar a acuerdos con el fin de que entre la Secretaría de Estado de Transportes, la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras y las comunidades autónomas diseñemos qué corredores tienen una preferencia para mercancías, cómo se definen los accesos a los puertos viarios y ferroviarios y de qué manera se integran en nuestro sistema ferroviario los accesos a los nodos logísticos, de acuerdo con las previsiones que tengan las comunidades autónomas. Eso es lo que queremos hacer. Todos esos pasos que estamos dando, por supuesto que tienen su reflejo presupuestario. En la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras tenemos nuestros recursos para hacer frente a este tipo de estudios, que no son los derivados de una apetencia u ocurrencia del secretario de Estado en una noche de gran brillantez, sino que están motivados porque existen técnicos, empresas que nos ayudan y comunidades autónomas que también llevan a cabo sus estudios y que los ponen a nuestra disposición para analizarlos conjuntamente. En esa línea es en la que estamos trabajando, señor Macías.

Dice usted que el ciclo nuevo no va a ser inversor. No, el ciclo nuevo tiene que ser inversor; el cambio de modelo productivo tiene que significar que hay que mantener el nivel de inversión; y si no lo hacemos va a ir muy mal para este país. No es que hagamos frente a los problemas que tenemos actualmente, es que una mejora de las infraestructuras viarias, ferroviarias, portuarias o aeroportuarias, nos está dando una base sólida para cuando la reactivación económica se produzca disponer de unos elementos de infraestructura y cohesión territorial que nos permitan avanzar en la cohesión social y económica, y que las empresas vean que sus comunicaciones entre puertos, entre las ciudades o entre nodos logísticos están garantizados porque existen unas buenas infraestructuras. Para nosotros es necesario mantener la inversión. Lo estamos haciendo en este año 2010, y va a ser el segundo año consecutivo en el que los niveles de inversión se sitúan por encima de los 19.000 millones de euros. Esto nunca había pasado en la historia. Lo que

sucede es que hablar de 19.000 millones de euros, es una cifra que como no utilizamos en pesetas parece que no es nada, pero si lo utilizáramos en pesetas nos daríamos cuenta del esfuerzo que está haciendo este país —no el Ministerio de Fomento— para que el Ministerio de Fomento pueda gastar esos 19.000 millones de euros, y se ingresen en las arcas de las empresas que están llevando a cabo la construcción de obra pública o la aportación y construcción de material móvil o material rodante. Por ello, creo que la inversión se va a seguir manteniendo. Esa es nuestra apuesta. Y es nuestra apuesta complementarla con la duda que generaba antes el señor Ayala sobre la inversión mediante colaboración público-privada. Sin lugar a dudas, la secretaria general que ha estado pivotando más este proceso podrá dar mayores explicaciones y profundizar más que yo. Nosotros la queremos hacer hasta tal punto que hemos tenido reuniones con entidades financieras, de España y del extranjero, que nos han planteado cuáles son sus condiciones para ver cómo puede funcionar la colaboración público-privada. Estamos de acuerdo con las comunidades autónomas para que puedan constituirse empresas mixtas para desarrollar esa colaboración público-privada y, por lo tanto, no nos ofrece ninguna duda que lo que el Ministerio de Economía y Hacienda va a plantear antes de acabar el año no va a generar esas dudas y esos interrogantes que en algún momento se han manifestado, porque confiamos en que en estos momentos —manteniéndola como la vamos a mantener— la inversión es suficiente, incrementándola, como consideramos que es necesario, mediante la colaboración público-privada.

Señoría, sobre los peajes que ha citado, no lo compare con Aragón. En Aragón somos muy poca gente pero nos pasa todo el tráfico del mundo. Usted sabe que por la AP-2 circulan los camiones que van desde Madrid hasta Barcelona; e igual pasa en la AP-68 con los que van desde Barcelona hasta Bilbao. Es decir, sufrimos los aragoneses —o sufrimos los españoles— los transportes que pasan por esas autopistas. Se ha conseguido de acuerdo con la comunidad autónoma, ya que, repito, los acuerdos que tenemos con las comunidades autónomas en materia de reducción de peajes, como sucede con La Rioja, con Galicia o, en este caso, con Aragón, son acuerdos de dos partes en donde se decide que se produzca una reducción de peajes. En Aragón, para este año próximo, tenemos presupuestado 4 millones de euros. En Cataluña son 80 millones de euros. Respecto a la autovía A-2 ya sé que hay dos problemas, estamos intentando solucionarlos y nos gustaría que se solucionaran. Pero yo no dejo de pensar que Girona es la provincia que más inversión tiene en carreteras en estos presupuestos. Tenemos dos problemas puntuales; hay que resolverlos, de acuerdo. Estamos haciendo todos los esfuerzos para resolverlos porque tienen que ver con suspensiones de pagos de empresas o con situaciones similares que, indudablemente, lleva su trámite solucionarlos. Pero, señoría, creo que Girona, como provincia, tiene la mayor inversión en carreteras que hay en todo el país; y esos

dos temas estamos decididos a solucionarlos. No nos gusta que las obras se queden así y me imagino que coincidimos con usted en que las obras cuanto antes las acabemos, mejor.

Con relación a la disposición adicional tercera... Señor presidente, me ha preguntado muchas cosas que me gustaría contestar, porque tengo datos suficientes para darle la satisfacción al señor diputado y para que esté tranquilo de que los presupuestos responden a sus previsiones.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Morlán, el problema es que tenemos durante todo el día otros muchos comparecientes y tiene que concretar. Ahora mismo lleva veintiún minutos; eran diez y, por tanto, lo ha sobrepasado con creces. Le ruego, por favor, que concrete mucho más porque si no, no va a poder responder a los demás.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Si me permite, por lo menos me gustaría contestar al señor Ayala.

Señor Ayala, le voy a decir a qué van destinadas las inversiones a ver si coincide con los datos que usted tiene. El Ministerio de Fomento dispone de 5.684,6 millones de euros para inversión; al ADIF van 5.160,2 millones de euros; a AENA, 1.853 millones de euros; a Puertos y participadas 1.472,3 millones de euros; a Renfe 1.296,2 millones de euros; a FEVE 120 millones de euros; a Seittsa 3.164,2 millones de euros; a Correos 146 millones de euros; y otras inversiones del ministerio son 109? Total, 19.007 millones de euros. Si unimos la parte de las sociedades de integración, es decir, en función del 50 por ciento del capital que tiene Fomento, que son 296,5, llegamos a los 19.304 millones de euros. A los 19.304 millones de euros le debemos añadir la parte del capítulo 8, los 200 millones de euros, que son aportaciones a empresas. Señoría, el que demos a las empresas aportaciones para que luego nos las devuelvan, pero en principio las pagamos, para temas de expropiación, es inversión, no es donación ni tiene nada que ver con cualquier otra fórmula; es para contribuir a pagar inversiones derivadas de la ejecución de una obra. Por lo tanto, que conste 200 millones como inversión —que el año pasado no había, son nuevas de este año—, nosotros lo computamos así ¿Que a usted no le gusta? Eso ya no lo puedo discutir. Lo que le digo es que de los Presupuestos Generales del Estado para hacer frente a los problemas que tienen las concesionarias derivadas de las sentencias dictadas como consecuencia de las expropiaciones, hay 200 millones en los Presupuestos Generales del Estado que van a hacer frente a esas expropiaciones mediante aportaciones patrimoniales o participaciones que se les da a las empresas y que devolverán dentro del plazo pactado, acordado y que figura en presupuestos. Pero, indudablemente, hay que computarlas como inversiones; si no, yo no sé cómo computarlas. De ahí salen esos resultados que usted dice.

Señoría, el PEIT que usted da por finiquitado, está más vivo que nunca. Fíjese hasta qué punto lo queremos actualizar que el PEIT establece como inversión 15.000 millones de euros al año, que será el 1,5 por ciento del PIB. El año 2009 vamos a ejecutar más de 19.000 millones de euros; el año 2010 vamos a ejecutar más de 19.000 millones de euros. La inversión que tiene prevista el Ministerio de Fomento para 2010 es el 1,8 del PIB y, desde luego, si hablamos de más de 19.000 millones de euros, sin lugar a dudas está por encima de los 15.000 que dice el PEIT. Por lo tanto, el PEIT está vivo; va a seguir vivo hasta que acabe su vigencia, y se va a actualizar entre finales de 2009 y mediados de 2010, de acuerdo con las comunidades autónomas, señor Ayala. Si usted habla con los responsables políticos de las comunidades autónomas se dará cuenta de que el Ministerio de Fomento está haciendo un auténtico esfuerzo de colaboración y de coordinación porque quiere que estas medidas salgan del entendimiento y del pacto con las comunidades autónomas. Tanto el PEIT —usted dice que no, yo le digo todo lo contrario— como la inversión que estamos llevando a cabo surgen de la concordia, del entendimiento y del acuerdo y, desde luego, de nuestra decisión de que ese cambio de modelo productivo traerá consigo este tipo de inversiones. Acepto que la licitación este año ha bajado, no lo puedo negar. Sin embargo, a día de hoy estamos ejecutando más —me dirá que tampoco vale mucho, esperaremos al 31 de diciembre de 2009, no tengo ningún problema— que en la misma fecha del año pasado. Llevamos unos cuantos cientos de millones de euros más. El día 31 de diciembre le diré si el porcentaje es superior en un tanto por ciento o en otro, pero que estoy convencido de será más. El año pasado cerramos el presupuesto del Grupo Fomento con una ejecución del 97 por ciento —y no he hecho mención a ella en mi primera intervención— y este año espero que las cifras puedan ser algo superiores. Usted ha planteado dos temas. El primero se refiere a la deducción de gastos corrientes. Bajan el 5,6 por ciento y son: en personal, el 2,2; en explotación, el 9,8; en gastos financieros, el 1,6, y en transferencias corrientes, el 7,3. La media de todo eso es una bajada del 5,6 por ciento de los gastos corrientes del Ministerio de Fomento. Por eso estamos hablando de que la distribución del presupuesto del 65 y del 35 ha variado respecto al año pasado, porque el año pasado la inversión era dos puntos menor y el gasto corriente era dos puntos mayor. Este año ha sido al contrario, hemos bajados dos puntos de gasto corriente y hemos incrementado dos puntos la inversión.

Por último, la Presidencia española sin lugar a dudas es fundamental para las decisiones que tengamos que tomar sobre redes. De hecho, en marzo de 2010 se va a celebrar en Zaragoza una reunión de los responsables de los gobiernos de la Unión Europea para profundizar y seguir desarrollando todo el sistema de redes transeuropeas. Reitero, no tenga ninguna duda de que vamos a defender los intereses de España y que vamos a incorporar el corredor del Mediterráneo como uno de los ejes

prioritarios de la red transeuropa, los otros ya están. No tenga ninguna duda de que nuestras conversaciones con Francia van encaminadas en todo momento a vencer la resistencia que ha habido para nuestras conexiones con España. Nos cuesta esfuerzo, pero lo hacemos con mucho gusto porque al final conseguiremos nuestro objetivo y es que esa permeabilización se produzca.

Señor presidente, sé que me he dejado algunas cosas, lo lamento muchísimo, pero creo que he dado contestación a los aspectos más fundamentales que han expuesto los comparecientes. Si me permite haré referencia a un aspecto que ha comentado el portavoz del Grupo Socialista. Me ha pedido una ratificación y lo voy a ratificar. Los presupuestos de este año van a suponer que en 2010 tendremos el AVE en Cuenca, Albacete y Valencia; que en 2011 desde Orense estaremos en Santiago de Compostela; que en 2012 estaremos en Alicante; que en León estaremos en 2012; que de Jerez a la Bahía de Cádiz llegaremos en 2012, y que a Francia por Figueras estaremos en 2012. Si bien, el año 2010 iremos por la fórmula provisional que estamos construyendo para la conexión con la concesión Figueras-Perpignán, a través de la variante de Figueras que estamos haciendo para posibilitar que en 2010 ya se esté utilizando la concesión. En cuanto a peajes, ya he hecho referencia anteriormente. No sé si hay algún otro aspecto que quieran comentar, pero creo que he dado respuesta a todos los temas que me han planteado.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente en una segunda intervención de cinco o diez minutos con flexibilidad, al igual que el secretario de Estado, pueden intervenir los grupos parlamentarios.

¿Quiere intervenir, señor Macías? (**Pausa.**)

El señor **MACIAS I ARAU**: Intervendré de forma muy breve, simplemente para que queden constancia en el «Diario de Sesiones» con precisión algunas cuestiones.

En primer lugar, señor Morlán, yo no digo que el ciclo no vaya a ser inversor ni que yo desee que no sea inversor, como se podrá imaginar. Lo que digo es que las circunstancias que nos van a llevar a este nuevo ciclo pueden conllevar que sea menos inversor. Usted mismo ha dicho que han hecho un gran esfuerzo para que esto siga siendo así. Como esto podría pasar, es mejor prevenir que curar. Mejor prevenir que curar nos debería llevar a todos a hacer un esfuerzo importante para priorizar, si cabe con más rigor, las inversiones que hay que hacer. Este es nuestro discurso. Creemos que hay muchas necesidades para invertir, la inversión es buena desde el punto de vista si es productiva y no seremos nosotros quienes pongamos en duda esta capacidad, es decir, no seamos keynesianos. Ahora bien la reflexión es que vienen nubarrones y, por tanto, amigo Morlán coja usted el paraguas. Uno de estos paraguas son las formas de colaboración público-privado. No he hecho referencia a ello, después va a haber una comparecencia de la secretaria

de Estado, pero es un asunto que también quiero hacer constar que nos parece importante que cuanto antes se puedan desbloquear los trámites para que se pueda mejorar la capacidad de financiación de los proyectos de colaboración público-privado. Cualquier incógnita que se despeje es positiva.

Finalmente, le agradezco mucho la precisión que ha hecho con relación a los peajes. Se van a pagar 80 millones en concepto de rebajas de peajes en Cataluña y ahora por primera vez van 4 millones a Aragón. Me parece muy bien lo de Aragón, y quiero reiterarlo. Le felicito a usted y al presidente de Aragón, pero de estos 80 déjenos que algunos, que quizás tuvimos algo que ver, también nos beneficiemos un poquito y deseamos que aumente algo. Hay demandas en este sentido. S.S. hacía razonamientos del tráfico de paso por la provincia de Huesca, por ciertos tramos de la provincia de Lleida, de Tarragona o de Girona, así como de los retrasos desgraciados que hay.

Finalmente, una sorpresa. Usted ha dicho que Girona es la provincia que tiene mayor inversión en carreteras. Si usted lo dice, yo me lo creo. Pero Girona, aparte de Ceuta, es la provincia que tiene menos kilómetros de autovías del Estado. Está bien que después de treinta años de democracia alguien se acuerde de Girona y de esta inversión. Sin embargo, la conciencia de los ciudadanos es que esto va muy lento, que no se avanza y que lo que en otras partes se soluciona con gran prestancia, en Girona acaba siendo un cúmulo de despropósito. Si es cierto lo que dice, me parece muy bien para recuperar y situarnos como cualquier otra provincia normal. Además Girona no es provincia de paso, como usted sabe muy bien; que el Estado solo tenga aquí ocho kilómetros de carretera desdoblada desde luego, no parece muy lógico. En cualquier caso, le agradezco sus respuestas, siempre muy positivas. Le he entregado a la letrada de la Comisión unas cuantas preguntas que, como siempre, deseo que sean contestadas, porque nos ayuda en nuestro análisis presupuestario.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular, señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, también trataré de ser breve para recuperar el tiempo en el que el señor Morlán nos ha ilustrado con sus aclaraciones. Señor Morlán, le agradezco mucho las cifras que me ha dado; después las tomaré de la transcripción que se haga y las comprobaré. Evidentemente, confirmo que se incorporan a las correspondientes a la inversión bastantes relativas a inversiones no productivas. Usted ha hecho un comentario con gran énfasis, justificando la razón de la incorporación de los 200 millones de préstamos participativos para poder pagar las expropiaciones correspondientes a las radiales, y yo le tengo que decir una cuestión, señor Morlán, y es que eso no es inversión productiva en ningún caso; en ningún caso es inversión productiva y además es un préstamo. Que yo sepa, un

préstamo no es inversión de ninguna manera. Además, aprovecho la ocasión para decir que tenemos que dar una solución a las expropiaciones de las radiales y a alguna autopista de peaje —lo he visto en la disposición adicional cuadragésima primera o cuadragésima segunda—, porque el Ministerio de Fomento a partir del año 2005 —lo digo para la buena claridad de ideas de un recién llegado portavoz del Grupo Socialista— no recurrió en lesividad los justiprecios de las expropiaciones; no tiene la culpa nadie más que la falta de recurso de lesividad de las expropiaciones. Por tanto, yo le diría a mi ya querido compañero don Rafael Simancas que no ponga tanto énfasis en quién tiene la culpa, porque la culpa no se la puede echar en esta ocasión a gobiernos anteriores. En cualquier caso, señor Morlán, insisto en que eso no es inversión productiva en ningún caso. En cuanto a los gastos, le diré que hoy usted en su segunda intervención nos ha dicho que los gastos corrientes han bajado el 5,7 por ciento, mientras que el papel del Ministerio de Fomento dice el 8,4. Es su papel, no el mío; yo siempre le digo que no me saco los papeles. Por tanto, me parece muy bien que sea el 5,7; yo decía que no me salía la cifra del 8,4, que era una cantidad más digna que la del 5,7. Por tanto, señor Morlán, ahí está mi disparidad permanente con las cifras; con las que ustedes nos facilitan, no con ninguna otra.

Pasando de esta cuestión numérica a la actualización del PEIT —señor Morlán, he visto que le ha sentado muy mal que le diga que el PEIT está enterrado; usted me ha dicho que está vivo y coleando, le diré que por lo menos tiene cinco goteros puestos para intentar mantenerlo, porque desde luego, vivo no está—, señor Morlán, en primer lugar, no hay que actualizar el PEIT; hay que revisarlo íntegramente, como dicen las propias previsiones del PEIT. En segundo lugar, la concordia con las comunidades autónomas alabada por parte del Partido Popular y en la parte que corresponde a comunidades autónomas gobernadas por el Partido Popular, que evidentemente el cambio de talante del ministro ha hecho que se note muchísimo más la diferencia con el trato recibido de la anterior ministra, aunque del mismo partido, pero, como digo, dicha concordia no actualiza el PEIT ni lo revisa, señor Morlán, en absoluto; supone en cualquier caso un desequilibrio territorial y, si me aprieta usted, una falta de coherencia, porque lo que estamos haciendo es adaptarlo a la concordia, no a otra cosa. Por tanto, tengamos claras esas ideas, de la misma manera que tenemos que tener clara la idea de los 15.000 millones que usted dice que correspondían a la inversión anual del PEIT —que es verdad— en el año 2005, sin añadidos. Lo que usted no puede hacer es una traslación automática de los 19.000 millones —le insisto en que son 18— y pretender que todos esos millones correspondan a inversión del PEIT, porque como usted y yo sabemos, no es cierto que se correspondan íntegramente.

Por otra parte, señor Morlán, quiero hacerle dos últimos comentarios, uno de ellos relativo a la red tran-

seuropea de transporte. Yo me quedo tranquilo, pero le digo lo mismo que el señor Macias en cuanto a que tiene que aumentar la inversión en el cambio de ciclo; nosotros estamos de acuerdo. En cualquier caso, con relación a la inversión en el cambio de ciclo, con relación a nuestra postura respecto a la red transeuropea de transporte y respecto a otras cuestiones como pueda ser el apoyo a las mercancías, hay que hacerlo y no solamente decirlo. Llevamos años oyendo la misma postura, que no se corresponde con decisiones del Gobierno. Por tanto, señor Morlán, naturalmente que estamos de acuerdo en que el cambio de ciclo tiene que suponer aumento de inversión ¿Que tiene que propiciarse la colaboración público-privada, y usted ha dicho que en diciembre van a presentar un acuerdo al Ministerio de Economía y Hacienda, o que me diga que me quede tranquilo con los denodados esfuerzos del ministerio con Francia hacia la sensibilidad de este país con nuestras necesidades de penetrabilidad de los Pirineos y de la construcción de su parte en la red transeuropea de transporte? Me parece muy bien, pero, como le he dicho antes y le vuelvo a repetir ahora, hay que hacerlo, no solo decirlo. Señor presidente, verá que he respetado mucho el uso del tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente, señor Ayala; lo mismo que lo va a respetar el señor Simancas. Señor Jorquera, como se acaba de incorporar, intervendrá usted al final ya que no pudo estar antes. Don Rafael.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Señor Morlán, muchas gracias una vez más por la claridad y el detalle de su exposición. El Grupo Socialista quiere subrayar una vez más su valoración positiva en torno a las cifras globales de este presupuesto en materia de Fomento. Nosotros sí somos keynesianos —claramente keynesianos—, y en esa clave valoramos este esfuerzo en la medida en que el Estado invierte en infraestructuras, se consigue estimular la demanda, se consigue reactivar la actividad empresarial y se consigue generar empleo. Ese 2,6 por ciento de incremento en la inversión del Grupo Fomento, por tanto, debe valorarse especialmente en este contexto de crisis económica y de restricción de los ingresos del Estado y de presupuesto necesariamente a adelgazar, muy positivamente. En esta misma clave, tenemos que valorar positivamente el esfuerzo por mantener los compromisos territoriales con las comunidades autónomas, que son extraordinariamente ambiciosos, tanto en lo que tiene que ver con los objetivos como en lo que tiene que ver con el ritmo de ejecución para la consecución de esos objetivos. Aquí estamos acostumbrados al más y más y más rápido, pero si lo contemplamos en perspectiva histórica y, sobre todo, si hacemos un análisis comparativo con lo que están invirtiendo en materia de infraestructuras otros países de nuestro entorno, insisto en que la valoración que hemos de hacer es extraordinariamente positiva. España se está poniendo

al día a un ritmo extraordinario en relación con las infraestructuras de los países más desarrollados.

Sobre el PEIT, no se preocupe usted, señor Morlán; generalmente los muertos que mata el Grupo Popular gozan de buena salud, y el PEIT es uno de ellos. Si había previstos 15.000 millones de inversión para este año y se van a invertir más de 19.000, eso quiere decir efectivamente que el PEIT se va a cumplir en grado sumo. Valoro muy positivamente la garantía que se ofrece para la consecución de las claves políticas fundamentales en la política del ministerio: la clave medioambiental, la clave de seguridad, la clave de apuesta por el ferrocarril. Nosotros tomamos buena nota de que incluso en estos tiempos difíciles esas claves se mantienen. No solo se mira al futuro con optimismo con relación al cumplimiento del PEIT, a los compromisos con las comunidades autónomas y al cumplimiento de la claves políticas estratégicas, sino que también se solucionan problemas que crearon otros. Este recién llegado a la Comisión de Fomento, que no a la política de fomento ni a la política madrileña, que es la región por la que discurren las radiales de peaje, tiene que comentar necesariamente que las dificultades que han encontrado las empresas para pagar las expropiaciones, fueran fruto en buena medida de una muy deficiente previsión en los contratos que se firmaron en su día. Insisto, los contratos no fueron redactados ni firmados por un Gobierno socialista, sino por un Gobierno popular. Se disparó el gasto en expropiaciones en virtud del cumplimiento de una ley del suelo española que tampoco era socialista, de una ley del suelo autonómica que tampoco era socialista y de una política que fomentaba la especulación urbanística que tampoco era socialista y que conozco bien aunque sea un recién llegado a la Comisión de Fomento, como manifiesta con acierto mi colega del Grupo Popular. En definitiva, insisto en valorar positivamente este presupuesto del Grupo Fomento, que va a coadyuvar a anticipar la salida de la crisis, a reactivar la economía, generar empleo y continuar mejorando nuestro sistema de infraestructuras y de transporte para ganar en competitividad y en vertebración territorial, en cohesión social y en calidad de vida. Enhorabuena, señor Morlán.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, tiene la palabra el señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Agradezco al presidente que haya permitido alterar el turno previamente establecido en esta réplica, dado que tenía que asistir a la Junta de Portavoces. Voy a procurar ser muy breve. En primer lugar, el señor Morlán apeló a que se cumplía la condición del 8 por ciento de inversión en Galicia. Sin pretender jugar a una guerra de atribución de méritos, esta fue una cuestión que el Bloque Nacionalista Galego puso en la agenda política gallega, pero nosotros siempre hemos manifestado que el 8 por ciento era condición necesaria pero no suficiente. Si hablamos de ferrocarril, por ejemplo, donde es totalmente objetivo

que Galicia acumula enormes déficits en esta materia, y ese 8 por ciento tiene que traducirse también en mantener un ritmo constante de crecimiento de las inversiones para ir corrigiendo esos déficits, esa premisa no se da en los presupuestos de este año y tiene que haber una distribución equilibrada del gasto para atender las distintas necesidades, porque no todo es AVE. Esa premisa tampoco se da. Usted manifestó su coincidencia en que hay que superar un esquema radial. En cambio, no lo vemos en la previsión de las inversiones en Galicia.

Centrándome en los aspectos más concretos y que más nos preocupan, usted ha aludido a problemas en los trazados para explicar por qué hay algunas actuaciones que apenas avanzan. Yo le pediría que no utilice eso como coartada. Le pongo un ejemplo. Somos perfectamente conocedores de los problemas que suscitó el proyecto inicial entre Betanzos y Coruña, que motivaron que se optase por otro itinerario y volver a partir de cero a la hora de elaborar estudios o proyectos para acometer esta actuación. No ocurre así, como sabe usted mejor que yo, entre Ferrol y Betanzos. El estudio informativo todavía no ha concluido, no ha pasado a información pública, trámite imprescindible para objetivar si realmente la propuesta del ministerio provoca tanto rechazo o no. Yo le pido que no utilice como coartada los problemas de la orografía gallega o alegaciones que presentan los ayuntamientos, porque hay actuaciones que están total y absolutamente empantanadas sin que haya razones objetivas que lo justifiquen.

Para concluir, usted centró buena parte de su intervención en solicitar confianza y colaboración, echar una mano. Lo mismo les decimos: echen ustedes una mano demostrando voluntad de atender a necesidades objetivas que tiene la red ferroviaria interna de Galicia para adaptarse a las necesidades de los tiempos de hoy. La confianza nace de la seriedad a la hora de cumplir los compromisos adquiridos. Usted sabe que el Bloque Nacionalista Galego llegó a acuerdos presupuestarios con el Partido Socialista en los últimos cuatro ejercicios presupuestarios. Una parte importante de esos acuerdos se centraba en la necesidad de que se consignasen en los Presupuestos Generales del Estado una serie de actuaciones que considerábamos básicas para la mejora de nuestra articulación ferroviaria interior y no observamos el más mínimo avance. No puede haber confianza si el Gobierno no demuestra credibilidad, y la credibilidad se demuestra siendo coherente con los compromisos asumidos. Una última apostilla. Usted ha hecho referencia a 43 millones de euros para la variante Puebla de San Julián. Imagino que se referirá a lo ya invertido, porque en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2010 esta cantidad no figura por ningún sitio. Si me confundo, le solicitaría que me aclarase mi confusión.

El señor **PRESIDENTE**: Para concluir aclarando aquellas dudas que no hayan sido despejadas tiene por cinco minutos la palabra el señor secretario de Estado,

porque nos acercamos a las doce treinta y quedan todavía muchos comparecientes.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Gracias por la forma y por las apreciaciones que han hecho a mi intervención. Los 43 millones de euros que he dicho para la variante de San Julián están en la partida que nosotros tenemos consignada como supresión de pasos a nivel. Si usted me quiere creer, no se lo puedo decir más claro en sede parlamentaria. Yo aquí no engaño ni tengo ningún interés en engañarles a ustedes, eso que le quede bien claro.

En segundo lugar, hay una cosa que yo le agradecería, señor Jorquera. Yo no estoy utilizando la coartada de los ayuntamientos para no hacer las cosas, no le quepa la menor duda, y permítame que se lo diga con toda seriedad, porque no me gusta utilizar ese término cuando estamos hablando de intereses locales que usted y yo respetamos de verdad. Lo que queremos es buscar las soluciones más adecuadas y más correctas para que las vías y las trazas ferroviarias o viarias se construyan sin ninguna dificultad. Discúlpeme que disienta. Yo no estoy utilizando los ayuntamientos como coartada. Yo entiendo que cada Administración defiende sus intereses y los intereses de sus ciudadanos a la hora de poner encima de la mesa las apetencias de cómo quieren urbanizar, reurbanizar o reorganizar su término municipal. Son razones de respeto a la institución municipal y de intentar buscar acuerdos con ellos que yo espero que se puedan conseguir. Unas veces se consiguen más rápidamente y otras con más demora. Usted dice que el Ferrol-Betanzos se someta a información pública. Preferimos tener un consenso con las instituciones territoriales antes de lanzar estudios informativos a información pública para definir trazados que esperar a la información pública y que todo el trabajo preparatorio que se haya hecho del estudio informativo no sea analizado ni consensuado con los ayuntamientos. A lo mejor estamos equivocados en los pasos a dar, pero entendemos que es preferible sentarse con los ayuntamientos para ver cuáles son sus previsiones de desarrollo urbano, urbanístico o territorial de su zona que llegar nosotros y poner encima de la mesa unos corredores sin haber tenido en cuenta cuál es la opinión de los ayuntamientos. Queremos ganar adeptos a la propuesta o consensuar una propuesta con los ayuntamientos para que el rechazo que tengamos sea de intereses más concretos o particulares. Si no, lo tenemos todo bloqueado. Créame, señor Jorquera, no es falta de voluntad política ni falta de deseo de invertir. Es que en otros sitios es más fácil hacer una autovía o un ferrocarril que en su tierra o en la mía. En la mía, cuando hay que hacer carreteras o ferrocarriles por al lado de los Pirineos, imagínese usted cómo se ponen los ayuntamientos si no se habla con ellos y si no se alcanzan trazados que respondan a los criterios urbanísticos que ellos mantienen. Cuesta, señor Jorquera. No es falta de voluntad, no es falta de interés. Yo estaría mucho más tranquilo si

un acuerdo que yo firmo con usted depende de mí. Yo lo hago porque puedo hacerlo, porque está en mis manos hacerlo. Pero cuando tengo que utilizar a una tercera persona para llegar a ese acuerdo, depende de esa tercera persona también, no solo de mí. Por eso le he apelado a que usted y yo que somos demócratas, busquemos soluciones democráticas a los problemas que tenemos y esa solución democrática pasa por tener en cuenta las opiniones de los ayuntamientos. ¿Qué nos demoran las actuaciones? Posiblemente sí. Pero no queremos acelerar unas y demorar otras, sino llevar a cabo todas las actuaciones en función del entendimiento con el territorio, porque es la mejor manera de ir trabajando. Sé que la fórmula no le puede gustar, pero es la más realista que tenemos para evolucionar en la construcción de infraestructuras.

Señor Macias, efectivamente, he dicho que la provincia de Girona es la que más inversiones tiene en carreteras. Indudablemente contamos con la ampliación del tercer carril. Es una inversión cuantiosa que a nosotros nos toca después ir compensando a lo largo de la concesión. Por ello, la computamos como inversión, espero que se nos permita computar como inversión esa concesión. Vuelvo a reiterarle que los dos tramos en los que tenemos dificultades en la A-2, son objeto de nuestra atención y de nuestra preocupación. No nos gusta que esas cosas no se resuelvan y que aparezcamos todos los días en los medios de comunicación diciendo que no hacemos nada. No es falta de voluntad por nuestra parte, es que lleva sus ritmos, lleva sus pasos, hay que hablar con las empresas, hay que ver como se extinguen los contratos y hay que ver cómo se procede a la reanudación de las obras por parte de otras empresas. Entiendo que eso oculta cualquier tipo de inversión que haga o cualquier tipo de esfuerzo que haga porque son problemas que no están resueltos y que hay que resolver. Esa es nuestra preocupación, intentar resolverlos.

Señor Ayala, como veo que me he debido equivocar a la hora de decirle dónde está la pretendida controversia entre lo que decimos del 8,4 por ciento de gastos corrientes y la cifra que he dado del 5,6, se la voy a aclarar. El 8,4 por ciento de reducción en gastos corrientes son del capítulo 2 del Ministerio de Fomento. De lo que estoy hablando es del 5,6 de disminución de gastos corrientes en materia de personal, que le he dicho que era del 2,2, y en materia de explotación, financieros y transferencias corrientes, que al final es una media del 5,6. Dentro de esta reducción está metido el 8,4, pero si usted computa todas las reducciones que hay de gastos corrientes, al final acaba dando la media de 5,6. ¿Está bien que baje el 8,4 en gasto corriente? No le hemos dado la importancia que parece que le quiere dar usted porque nos parece más importante la cifra de una media del 5,6 en el conjunto de gastos corrientes en las materias que le he explicado: personal, explotación, financieros y transferencias corrientes. Por tanto, usted tiene razón al decir que es el 8,4 del capítulo 2 y yo tengo razón al decir que el conjunto de todo el gasto corriente que hay

en el Grupo Fomento es el 5,6. No creo que haya ningún tipo de dificultad. En cuanto a la actualización del PEIT, la vamos a llevar a cabo porque es nuestra obligación. Póngale usted el nombre que estime oportuno, pero para un cambio de modelo productivo como estamos auspiciando con un sistema de transporte al que estamos dedicando en materia ferroviaria más del 50 por ciento de los recursos, indudablemente seguimos la pauta del PEIT. Lo que pasa es que hemos hecho un esfuerzo para que la inversión en materia ferroviaria sea mayor que la que plantea el PEIT. Lo que queremos es que este cambio de modelo productivo, que el sistema de transporte a nivel global en el conjunto del Estado se adecue a las nuevas pautas que se generan con estos presupuestos y con la ley de economía sostenible, que pronto entrará en el Congreso para su debate.

Señorías, no sé si me he dejado algún aspecto por contestar, pero creo que los comentarios que ha hecho el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista en los temas de seguridad y la prioridad del ferrocarril son aspectos que se derivan de las cifras que figuran en el conjunto del presupuesto. Señorías, muchas gracias por su atención y por sus preguntas. Me reitero en las conclusiones que puse de manifiesto desde el principio en cuanto a los objetivos claros del presupuesto sobre lo que significa para el cambio de modelo productivo, para la sostenibilidad y para la reactivación económica.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Morlán. Creo que ha dado respuesta a la inmensa mayoría de las preguntas. Hemos estado dos horas treinta minutos. Nos quedan todavía ocho comparecencias más. Vamos a intentar, a partir de la siguiente, que será la secretaria de Estado de Transportes, ser un poco más ágiles, porque si no se nos va a eternizar el día de hoy. **(La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la Presidencia.—Pausa.)**

— **DE LA SEÑORA SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES (GUTIÉRREZ DEL CASTILLO). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS SOCIALISTA (Número de expediente 212/000832), POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/000706), CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) (Número de expediente 212/000794) Y ESQUERRA REPUBLICANA-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS (Número de expediente 212/000779.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Damos la bienvenida a la señora secretaria de Estado de Transportes que, por un tiempo inicial de veinte minutos, tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Gutiérrez del Castillo): Señora presidenta, señorías, comparezco en esta Comisión para abordar los

temas relativos al presupuesto para 2010 correspondientes a la Secretaría de Estado de Transportes, no sin antes comentar que la política presupuestaria en relación con el sistema de transportes en nuestro país responde a las políticas generales, presupuestarias y económicas que impulsa el Gobierno. Es decir, es un presupuesto que busca promover la cohesión territorial y social, mantener y mejorar la prestación de los servicios, consolidar el ritmo de inversión, que para el Grupo Fomento significa una inversión consolidada de 19.940 millones de euros, es decir, un 2,6 por ciento de incremento con respecto al año pasado, y todo ello con una doble finalidad: en primer lugar, como instrumento para paliar los efectos de la crisis; y en segundo lugar, para favorecer el desarrollo de un nuevo modelo productivo.

Como saben, señorías, el transporte es una actividad básica que soporta la práctica totalidad del resto de los sectores económicos y en buena medida también de las relaciones sociales. Como factor fundamental de cohesión, el mantenimiento de una oferta de niveles de servicio se vuelve una obligación para el Estado en el ámbito de su competencia, aún más en situaciones de dificultad económica como las que atravesamos. Como saben, desde finales del 2008 y el primer semestre de 2009, se ha producido una contracción en la demanda del transporte, tanto a nivel internacional como nacional, y ello debido a la reducción del comercio, del turismo y al aumento del desempleo. La evolución es diferente según los modos de transporte, pero con carácter general se puede afirmar que la demanda ha empezado a dar signos positivos ya en el segundo semestre de 2009 y comienza una recuperación en el 2010, que se consolida definitivamente en el 2011. Teniendo en cuenta estas previsiones el Gobierno ha decidido mantener las políticas de inversión en los distintos modos de transporte, al tiempo que se propone congelar las tasas portuarias y aeroportuarias.

Con estas premisas el proyecto presentado se propone cumplir objetivos prioritarios como los siguientes, tanto en el transporte aéreo, ferroviario y portuario. En cuanto al aéreo, se trata de consolidar la capacidad y competitividad de nuestra red aeroportuaria. Para ello está prevista una inversión de 1.868 millones de euros, que por una parte se orienta a reforzar la seguridad de todos nuestros aeropuertos y, por otra, a la mejora y ampliación de la infraestructura, a su operatividad y conectividad. Además, se da un impulso a la sostenibilidad con un programa de eficiencia energética que contempla el ahorro de 28.000 toneladas de gases efecto invernadero para el próximo año. En cuanto al transporte ferroviario, está prevista una inversión en Renfe-Operadora de 1.296 millones de euros. La inversión en el sistema ferroviario contribuye a configurar un sistema de transporte sostenible para hacerlo compatible con el crecimiento económico y con el compromiso de reducción de emisiones. Les pongo un ejemplo, señorías, la puesta en servicio del AVE Madrid-Valencia va a suponer evitar 80.000 toneladas de emisiones CO<sub>2</sub> el próximo año, va a evitar

el consumo de 30.000 toneladas equivalentes en petróleo, lo que significa un consumo eléctrico equivalente al de todos los hogares de una ciudad de 260.000 habitantes. Señorías, con la incorporación de los nuevos trenes, Renfe tendrá a finales del próximo año la flota más moderna de Europa en trenes de pasajeros. También nuestro sistema portuario va a invertir un total de 1.587 millones de euros en la red portuaria. Esta cifra de inversión contempla 1.408 millones previstos por las autoridades portuarias en los planes de los diferentes puertos y otros 179 millones de las sociedades participadas, así como los convenios suscritos por el ministerio para hacer efectivas las conexiones terrestres y reforzar los centros logísticos.

Por otra parte, alcanzar los niveles de seguridad o reducir los niveles de riesgo y hacer nuestro sistema de transporte más sostenible requiere actuaciones como las siguientes. En primer lugar, en las políticas de seguridad marina y protección de la costa se invertirán 342 millones de euros, de los cuales 141 millones corresponden a inversiones en equipamiento de embarcaciones, helicópteros, adquiridos a través de Sasemar, para cumplir el Plan Nacional de Salvamento. En segundo lugar, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, puesta en marcha en octubre de 2008, en cumplimiento de las directivas comunitarias, dispondrá de un presupuesto de 54,5 millones de euros para cumplir con el conjunto de compromisos en seguridad aérea. Al tratamiento de la seguridad aérea AENA dedicará específicamente 232,6 millones de euros y si se computa el conjunto de las inversiones que directa o indirectamente tienen que ver con la seguridad estaríamos hablando de 1.000 millones de euros para el próximo ejercicio.

Tras estas grandes cifras paso, señorías, a detallarles cifras concretas del presupuesto, tal y como aparecen en la ley de presupuestos, y para ello voy a referirme a los programas que contemplan las distintas direcciones generales, es decir, la Dirección General de Transporte Terrestre, la Dirección General de Aviación Civil, de la que depende la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, la Dirección General de Marina Mercante y la Empresa de Salvamento Marítimo, así como a las tres grandes empresas: AENA, Puertos del Estado y Renfe-Operadora, que están adscritas a esta secretaría de Estado. Respecto a la Dirección General de Transporte Terrestre, desarrolla todas sus iniciativas, normativas, y planes sectoriales y de inspección a través de un diálogo y una cooperación interinstitucional con las comunidades autónomas y también con los representantes del sector en el seno del Comité Nacional de Transportes. Desde el punto de vista presupuestario, el programa específico de esta dirección general, el 453.M, destina 253,6 millones de euros, una cifra que supera en un 180 por ciento al presupuesto consignado en el presente año, y este crecimiento se debe fundamentalmente a la partida correspondiente a la financiación del Plan de renovación de flota de autobuses, en concreto está prevista una renovación de 2.000 autobuses, con cargo a una consig-

nación presupuestaria de 166 millones de euros, a los que se añaden los 70 millones ya invertidos este año.

La Dirección General de Transporte Terrestre desarrolla otros planes específicos como son el Plan Petra II, de modernización del transporte de mercancías, el Plata II, con el objetivo similar pero en viajeros, y además las medidas acordadas con el sector e incorporadas en el PlanE. Todos ellos se refieren a los siguientes capítulos presupuestarios. En primer lugar, los que se refieren a las ayudas al abandono de actividad por parte de transportistas autónomos. Esta medida cuenta con una dotación presupuestaria de 60 millones de euros, equivalente a la de 2009. Ya se han concedido, para el periodo 2008-2009, 2.617 ayudas a otros tantos beneficiarios acogidos a este plan. En segundo lugar, avales y préstamos para el sector a través de la Sociedad de Garantía Recíproca con una partida de 600.000 euros y una dotación de 8,4, para favorecer mediante créditos la obtención del nuevo certificado profesional. Una tercera línea de apoyo son 1.700.000 euros que se destinan a la formación del sector a través de la Fundación Transporte y Formación, y asimismo el presupuesto contempla otros 5,1 millones de euros para ayudas a los cursos y acciones formativas que desarrollan las asociaciones. También este capítulo contempla 4,27 millones de euros en el capítulo 6 para la implantación del tacógrafo digital; las inversiones del sistema informático para la mejora y refuerzo en colaboración con las comunidades autónomas, así como la realización de los estudios de carácter sectorial, que se acuerdan con el sector. Además, la Dirección General de Transporte Terrestre gestiona dos programas, el 441.M y el 453.A, que incluyen, respectivamente, las transferencias y aportaciones a Renfe-Operadora. En este sentido, se prevé una partida de 404 millones de euros como aportación patrimonial para la financiación de las inversiones de Renfe correspondientes a este año.

En cuanto a la Dirección General de Aviación Civil, gestiona básicamente dos programas, el 441.O, que se refiere a la subvención y medidas de apoyo al transporte aéreo; y el 455.M, de regulación y supervisión de la aviación civil, en el que se enmarca la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Por lo que se refiere al programa 441.O, la dotación prevista para el año 2010 asciende a 372,2 millones de euros, destinados fundamentalmente a la subvención directa en los desplazamientos de residentes de las ciudades de Ceuta y Melilla y de las comunidades autónomas de Canarias y Baleares. Además, incluye 7,1 millones de euros de ayudas para las familias numerosas en estos mismos desplazamientos. Como saben, la subvención a residentes alcanza el 50 por ciento del precio del billete, como SS.SS. ya conocen. La previsión presupuestaria se ha ajustado a lo que ha sido el gasto real de 2009, es decir, en torno al 90 por ciento de la cantidad prevista para este año. En este programa se ha incorporado un nuevo concepto que recoge el convenio de colaboración que pronto firmará el ministerio con el ICO y que permite poner a disposición de las compañías aéreas 600 millones de euros para

atender solicitudes de préstamo. El ministerio asume específicamente la cobertura adicional del riesgo derivado de estas solicitudes que se planteen. El importe que tenemos previsto desarrollar en tres ejercicios es de 7,9 millones de euros y hemos previsto para el próximo año un millón de euros. El programa 455.M, de regulación y supervisión de la aviación civil, está dotado con 44,4 millones de euros, cuantía que se incrementa en un 2,03 por ciento respecto del pasado año y que se destinará en su mayor parte a financiar la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Señorías, la agencia, con la aportación que se hace desde la dirección general de 34,9 millones de euros y los recursos propios, va a tener un presupuesto total de 54,4 millones de euros destinados a los siguientes temas. La agencia cuenta hoy con un volumen importante de profesionales: 386 como personal directamente contratado por la agencia y otros 230 como personal especializado que actúa en virtud de encomiendas de gestión que dicta la propia agencia. Este es uno de los aspectos más importantes en cuanto al cometido actual de la agencia. Por ello, señorías, el capítulo 1, referido a gastos de personal, contempla una partida de 18,2 millones de euros, lo que supone el 33,5 por ciento del gasto total de la agencia; con ello pretendemos que desarrolle y cumpla la relación de puestos de trabajo que actualmente tenemos en tramitación. Se trata, señorías, de dotar a la agencia de más recursos humanos, por lo que se ha incluido una dotación presupuestaria para poder responder a una incorporación de 147 nuevos efectivos. Estos nuevos recursos humanos han de ser técnicos de alta cualificación, como ingenieros superiores, ingenieros aeronáuticos, pilotos con experiencia en operaciones de vuelo, especialistas en auditorías económicas de empresa y juristas especializados, entre otros. Esto va a posibilitar la intensificación del conjunto de las funciones previstas para la agencia tanto en inspección como en gestión de riesgos.

Hay una segunda partida que merece atención, que es el capítulo 2 de la agencia, que supone 25,3 millones de euros, es decir, un 2,17 por ciento más que en el año 2009 y cuyo objetivo va a ser incrementar las labores de supervisión a través del sistema de encomienda de gestión que en estos momentos se están contratando para todo el proceso de certificación de los aeropuertos. Más adelante podremos ver en el presupuesto de AENA cómo la certificación y seguridad en los aeropuertos es una prioridad y toda la previsión que hay en inversión en infraestructuras para alcanzar este objetivo. Además, contamos en el capítulo 6 con 10 millones de euros de inversión de AESA destinados a completar el proceso de informatización que se ha iniciado en ejercicios anteriores, por lo que esta partida se reduce en un millón de euros en relación con el presupuesto del año pasado.

La Dirección General de Marina Mercante mantiene en 2010 los objetivos marcados en los siguientes programas; por una parte, la subvención y apoyo al transporte marítimo, que corresponde al programa 441.N y, por otra parte, el refuerzo de la seguridad del tráfico

marítimo y la vigilancia costera, que corresponde al programa 454.M. Respecto del primero de ellos, el total de los recursos se destinan a la subvención y apoyo al transporte marítimo, con una suma total de 104 millones de euros, que se destinan a los residentes de Ceuta, Melilla e islas Baleares y Canarias. Hay otra serie de partidas que, si ustedes están interesados, podemos analizar más detenidamente. El programa 454.M, se destina a atender las necesidades específicas de seguridad marítima y de protección del medio ambiente, marino y costero, dando cobertura a las siguientes políticas; en primer lugar, salvamento y seguridad marítima y lucha contra la contaminación; en segundo lugar, construcción y mejora de capitanías y centros de salvamento, así como mejora de los sistemas de información y apoyo en la gestión. El presupuesto consolidado de todas estas políticas se eleva a 342 millones de euros, que incluyen, en primer lugar, lo asignado a la propia Dirección General de Marina Mercante; en segundo lugar, las transferencias corrientes y de capital a Sasemar; en tercer lugar, las partidas de endeudamiento a Sasemar que prevé la propia ley de presupuestos y también las transferencias que dentro de Sasemar se han autorizado como remanente del presente ejercicio y que se van a realizar en el próximo. Para cumplir el primero de los objetivos, es decir, la seguridad en el tráfico marítimo y vigilancia costera, el presupuesto de 2010 asciende a 219,09 millones de euros, de los cuales, los recursos propios de la Dirección General de Marina Mercante ascienden a 65 millones de euros y el resto corresponde a Sasemar. A la Dirección General de Marina Mercante le corresponde la gestión de esos 65 millones de euros y, específicamente, el 50 por ciento de esos recursos se va a destinar al capítulo 1, asignado fundamentalmente a plantilla de inspectores que, como saben, se ha casi triplicado en los tres últimos ejercicios. El próximo año, Marina Mercante seguirá reforzando e intensificando su labor inspectora con el fin de mejorar en lo posible la posición de la flota de pabellón español en la lista blanca de la organización de la OMI. También se contemplan 11 millones de euros para financiar tanto esta línea de actuación como las inversiones para la construcción, mejora, rehabilitación y equipamiento de los edificios para capitanías marítimas y las inversiones en nuevos sistemas de información que soporten la gestión y permitan el acceso electrónico de los ciudadanos. Se contemplan también 4 millones de euros para apoyar las inversiones del sector en medidas de equipamientos de seguridad propia de cada empresa. En cuanto a Sasemar, su presupuesto asciende a 276,3 millones de euros; 151,8, como gasto de explotación y 125,4 para inversiones. Es necesario destacar que el presupuesto de explotación se incrementa en 8 millones, lo que significa un 5,4 por ciento respecto del presente ejercicio. Ello es debido a que en Sasemar la prioridad ahora es el funcionamiento correcto de todos los recursos que se han ido incorporando a lo largo de los últimos años. Respecto de las inversiones, está previsto incorporar en 2010 dos nuevos helicópteros, tres remolca-

dores, dos salvamares y además abordar la base estratégica contra la contaminación en CN.

Por otra parte, avanzaremos en la elaboración del nuevo Plan nacional de salvamento. Como SS.SS. saben, el Plan nacional de salvamento marítimo 2006-2009 preveía un volumen de recursos de 1.023 millones de euros, de los cuales 515,7 millones se han destinado a una inversión directa y los otros 507 millones para hacer operativos los medios incorporados. Ello ha representado multiplicar por 6,6 las inversiones del plan anterior. La ejecución de dicho plan nos permite contar hoy con 1.600 empleados repartidos en 21 centros de coordinación, 14 medios aéreos, 74 embarcaciones, seis bases logísticas de equipo de lucha contra contaminación y seis bases subacuáticas. En 2010 concluiremos el plan actual y ya trabajamos en la elaboración del nuevo plan que presentaremos a esta Comisión.

En cuanto al programa 441.P, subvenciones al transporte extrapeninsular de mercancías, le puedo decir que el presupuesto incorpora 57 millones de euros para subvención de la bonificación del transporte marítimo y aéreo de mercancías con Canarias y Baleares, y además existe otro programa, que es el 451.N, dirección y servicios generales de Fomento, de los que le puedo informar lo siguiente. Se incluye una partida de 6,8 millones de euros para financiar los acuerdos y el funcionamiento de las autopistas del mar. Se trata de una cantidad ajustada a los convenios existentes básicamente con Francia e Italia y del actual proceso de maduración de cada uno de ellos. Por tanto, vamos a tener dos convenios básicos; uno para la fachada atlántica, y otro para la fachada mediterránea. También se contempla una asignación de 34 millones de euros como aportación a puertos del Estado dentro del acuerdo financiero a la ampliación del puerto de Gijón y de las condiciones establecidas entre la autoridad portuaria y puertos del Estado.

Señorías, después de este repaso a los programas específicos del ministerio, paso ahora a referirme de manera breve al escenario presupuestario de las entidades y empresas adscritas a la Secretaría de Estado de Transporte, en primer lugar, AENA. En relación con el presupuesto de la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, al que me refería al principio en cuanto a la evolución y previsiones del tráfico aéreo, puedo decirles que en este año ya empieza a recuperarse el tráfico aéreo, lo que nos permite pensar en una estabilización del mismo en 2010 y una evolución claramente positiva en 2011. En este contexto, las prioridades de AENA son mantener los más altos niveles de seguridad en toda la red de aeropuertos, incrementar la capacidad para que nuestros aeropuertos sean los más competitivos de Europa dada la importancia de nuestro sector turístico, e incrementar la sostenibilidad y eficiencia energética por parte de nuestro sistema aeroportuario.

En este planteamiento que acabo de exponer se apoya la planificación de inversiones de AENA, que abarca a

todos y cada uno de los 47 aeropuertos y dos helipuertos de la red y al sistema de navegación aérea, que se distribuye atendiendo a los criterios de prioridad y racionalidad para cada uno de ellos. El presupuesto de inversión para las infraestructuras y sistemas aeroportuarios de navegación aérea asciende a 1.853 millones de euros, lo que supone un 5,6 por ciento superior al de 2009. Con ello nos proponemos, en primer lugar, poner en servicio en 2010 el aeropuerto de Málaga, avanzar significativamente los aeropuertos de Alicante, los correspondientes a las islas Canarias y Baleares, cumplir con los compromisos que nos hemos dado con las comunidades autónomas y además dar respuesta a las obligaciones contraídas tras las grandes inversiones realizadas en aeropuertos como el de Madrid y Barcelona. En síntesis, a lo largo del próximo ejercicio se va a actuar en 23 edificios terminales, entre nuevos y ampliaciones, un total de 1,3 millones de metros cuadrados de superficie; se van a construir ocho pistas de vuelo, con un total de 12.000 metros de longitud, y ocho sistemas ILS, es decir, sistemas instrumentales de ayuda al aterrizaje concebidos para la mejora de la operatividad en condiciones de baja visibilidad.

Señorías, este volumen de inversión se realiza de acuerdo con una decisión adoptada a aplicar en 2010, una congelación de tasas aeroportuarias y de navegación aérea, por lo que es necesario acudir a un endeudamiento que la ley de presupuestos autoriza a AENA de 1.982 millones de euros. Esta priorización de las inversiones nos está permitiendo anticipar los compromisos que teníamos en relación con el sistema aeroportuario en el Plan estratégico de infraestructuras del transporte.

Me referiré muy brevemente a los puertos, al sistema portuario de titularidad estatal que gestionan 46 puertos de interés general. Quiero destacar la importancia que para la economía española va a tener y está teniendo todo el volumen inversor previsto por las distintas autoridades portuarias. Tengan en cuenta que el 85 por ciento de las importaciones pasan por nuestros puertos y más del 50 por ciento de nuestras exportaciones. También aquí vemos una reactivación del comercio, que se consolida en 2010 con diferentes incrementos según el tipo de temas, ya sean mercancías en términos generales o graneles con distinta aproximación. El proyecto consolidado es la suma agregada de lo que plantean las 28 autoridades portuarias y supone una inversión de 1.587 millones de euros. Se destinará un 37 por ciento a obras en muelles y atraques, un 22 por ciento a obras de abrigo y acceso marítimos, un 11 por ciento en creación y adecuación de superficie portuaria y un 30 por ciento al resto de actuaciones. En 2010 se pondrán en servicio 11.152 metros de línea de atraque, 363 hectáreas de superficie terrestre y 340 hectáreas de superficie de tierra abrigada. Para financiar esta inversión se cuenta con tres fondos básicamente; aparte del *cash flow* de los propios puertos, el endeudamiento previsto en la ley de presupuestos, así como los fondos estructurales y de cohesión correspondientes al próximo ejercicio.

Finalmente, diré dos palabras en relación con Renfe. Durante el ejercicio 2010, el Gobierno continuará dinamizando el modo de transporte ferroviario para impulsar su desarrollo especializado y ser coherente con el nuevo modelo económico. En este contexto, Renfe-Operadora orienta sus presupuestos de 2010 a alcanzar los siguientes objetivos. En primer lugar, en relación con las cercanías y la media distancia, a través del diálogo y los acuerdos con las distintas comunidades autónomas, el cumplimiento de estos acuerdos y específicamente dar cumplimiento a los acuerdos con la Generalitat sobre la transferencia de las cercanías a Barcelona. En este sentido, Renfe va a incorporar el próximo año 46 trenes Civia para los servicios de cercanías y 35 trenes eléctricos o diesel para los servicios de media distancia. En segundo lugar, en cuanto a la larga distancia, como ya les he comentado, la principal prioridad es la línea de alta velocidad Madrid-Cuenca-Albacete-Valencia para 2010, que supondrá la incorporación de 18 trenes de la serie 112 y siete de la serie 120. En tercer lugar, impulsar el transporte de mercancías por ferrocarril, lógicamente significará incorporar tecnología de última generación y mejorar la productividad de los recursos humanos y materiales; por ello, se prevé la incorporación de 55 nuevas locomotoras del total de 100 adquiridas. Además, se seguirán impulsando alianzas estratégicas con empresas del sector para ampliar y mejorar la gama de productos logísticos ofrecidos para incorporar las tecnologías de la comunicación y de la información. En este sentido, quiero referirme a esa conferencia que tenemos previsto realizar a final de año para incorporar a las comunidades autónomas y a su capacidad de ordenación de los temas logísticos para conseguir que en 2010 aumentemos en torno al 8 por ciento el tráfico de mercancías medido en toneladas por kilómetro.

Voy concluyendo. Querría simplemente insistir, como lo hice al principio de mi intervención, en que son unos presupuestos que se refieren al mantenimiento y mejora de los servicios para favorecer la cohesión y garantizar la inversión como modo de salida de la crisis y contribuir al nuevo modelo productivo.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Empiezan las intervenciones de los grupos. Les agradecería que si pudieran se ajustaran al tiempo. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), don Pere Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Señora secretaria de Estado, ante todo, nuestro grupo le saluda y le agradece sus explicaciones. Pasamos a formularle algunas observaciones en relación con la política de su responsabilidad, puesto que parece que el momento de aprobación de los presupuestos es un momento solemne de validación de las políticas. En primer lugar, me va a permitir, señora secretaria de Estado, que empiece por el final. Usted ha acabado relatando los objetivos de su secretaría de Estado y no he sabido entender que entre esos obje-

tivos estaba contribuir a la mejora de la productividad de nuestro sistema económico o a la competitividad de nuestras empresas. Me parece muy bien que usted vele por la cohesión territorial —no seré yo quien le diga que no es importante—, pero creo que tal y como está la economía cualquier servidor público —y por descontado los que tienen responsabilidades económicas— debe poner antes que nada la productividad y la competitividad de nuestra economía. Sin ello, creo que no va a haber manera de salir de la crisis. Si no le he entendido mal, le rogaría que en todas sus decisiones de ordenación del transporte tenga a este como norte porque es el único gran reto del país. Sin más productividad y sin más competitividad no hay empleo; y si no hay empleo, ni hay justicia social ni hay nada.

Desde el punto de vista sectorial, quiero decirle, señora secretaria de Estado, que a nosotros nos preocupan algunas cuestiones de su responsabilidad; en primer lugar, el transporte de mercancías por ferrocarril, que es la gran asignatura pendiente de su Gobierno. Me gustaría que nos pudiera relatar desde el nuevo presupuesto en qué se va a notar el cambio anunciado por parte del señor ministro en esta cuestión. Por de pronto hay una obligación del Gobierno de cumplir una proposición no de ley aprobada por el Congreso de los Diputados el 20 de febrero de 2009 que, entre otras cosas, le instaba a elaborar en el plazo de tres meses el anteproyecto de modificación de la Ley del Sector Ferroviario para otorgar al Comité de Regulación Ferroviaria mayor autonomía, independencia y capacidad de resolución. Han pasado algo más de tres meses y sería bueno poder dar cuenta de si podemos estar tranquilos de que esto va a ser posible presupuestariamente.

En el mismo acuerdo se pedía una nueva estructura. El nuevo ministro —creo que muy positivamente, y le hemos felicitado en este sentido— ha previsto una estructura en la cual al menos ya hay una Dirección General de Transportes Terrestres que se cuida no solamente del transporte por carretera sino también del ferrocarril. Me gustaría conocer si esto ha sido simplemente un cambio de nombre o si efectivamente hay unas dotaciones presupuestarias para que se puede hacer política de fomento del transporte de mercancías por ferrocarril. En este sentido, una de las demandas del sector para hacer posible que este transporte realmente funcione y uno de los compromisos de la anterior ministra —en este caso le tomamos la palabra— era la congelación de las tarifas tanto por parte de ADIF —y esto seguramente no le compete a usted— como por parte de Renfe-Operadora. Me gustaría conocer la política tarifaria de Renfe-Operadora, porque, como usted sabe perfectamente, estas tarifas han sido consideradas como un desincentivo al transporte de mercancías por ferrocarril.

Desde el punto de vista del transporte por ferrocarril, usted ha dado al final una información de Renfe y se la vamos a pedir también al señor presidente de Renfe cuando comparezca. Nuestra preocupación en relación

con Renfe —y hablo aquí como representante de una fuerza política ceñida al ámbito estricto de Cataluña— se refiere al ámbito llamado de media distancia, especialmente la media distancia convencional. El material móvil que presta este servicio en Cataluña es gravemente deficiente e incomprensiblemente no se destinan nuevas unidades a ritmo suficiente —parece que van a llegar algunas con cuentagotas— a este servicio que, por otra parte, es el servicio que económicamente sostiene todas las medias distancias del conjunto de Renfe. Desde este punto de vista, me gustaría conocer cuántas de estas 35 nuevas unidades de regionales va a destinar usted a uno de los servicios más importantes cuantitativamente. Según las últimas estadísticas que conocemos de Renfe de 2007, el 43 por ciento de los servicios de media distancia se prestan en Cataluña bajo el nombre de Catalunya Express, un excelente servicio que la desaparecida Mercè Sala creó en su momento y que después ha sido abandonado por todos. Esta es una preocupación importante. Me gustaría que usted fuera consciente de algo que uno racionalmente no puede entender, que es cómo se ha abandonado a su suerte un servicio de esta consideración, tan rentable para la propia empresa y tan necesario para los ciudadanos.

Vayamos al transporte por carretera. Usted ha hecho referencia a que son tiempos de reestructuración del sector, y lo serán, ya que, por desgracia, la crisis también conlleva estos aspectos. En este sentido, me gustaría conocer si usted considera que las partidas que están asignadas van a ser suficientes para hacer frente a los compromisos, a los famosos pactos de octubre de hace ya tres ejercicios, pero que en estos momentos cobran más actualidad, puesto que las necesidades de reestructuración son especialmente importantes. De manera muy especial nosotros estamos preocupados por los autónomos, que en muchos casos son personas que deberían tener otro régimen pero que ahora son autónomos. Nos gustaría que nos pudiera relatar si las partidas destinadas al cese de actividad de autónomos y a la reconversión, etcétera, tienen la suficiente dotación para que soporten un año difícil como el que va a venir.

En relación con AENA, vamos a formular unas cuantas preguntas a su presidente, pero le avanzo una demanda reiterada de nuestro grupo. En pleno año 2009 no debería estar ocurriendo en un Estado democrático de derecho que no se sepa a día de hoy lo que cuesta cada aeropuerto. Es increíble que no sepa los costes que conllevan, los ingresos y los gastos que tienen y cómo se amortizan empresas tan importantes como los aeropuertos de la magnitud de Barajas o de El Prat. Teniendo que salir a presidir Europa es un bagaje muy negativo propio de un país del tercer mundo que en estos momentos aún no dispongamos de esta contabilidad. A ver si es usted la secretaria de Estado pone fin a este estado de la cuestión. Por cierto, esto no se producía hasta finales del siglo pasado; de hecho, esta contabilidad existía hasta que alguien decidió ocultarla.

Vayamos a los puertos. Una preocupación nuestra es que, lógicamente, la crisis ha afectado a los tráficos y los tráficos han afectado a los ingresos de las autoridades, y esto en unos momentos en que se está haciendo una gran inversión. Esta gran inversión, como usted muy bien contaba, se financia a partir del *cash flow*, pero también desde los fondos europeos. Los fondos europeos, por desgracia, también están tocando a su fin. La capacidad de endeudamiento es la que es y el *cash flow* es el que es. Muchos puertos este año están pasando por dificultades importantes. Me gustaría que usted nos relatará cómo han resuelto esta ecuación las autoridades portuarias.

Finalmente, volviendo a Renfe, la relación entre Renfe-Operadora y el Estado, por tanto entre los ciudadanos españoles y la compañía Renfe, que se llama contrato-programa, es la relación que debe cumplir Renfe y por la que, lógicamente, debe prestar unos servicios con eficacia a partir de unos recursos públicos que el conjunto de la ciudadanía, a través del Gobierno, les asigna. El cumplimiento o el incumplimiento justificado o el seguimiento del contrato-programa deberían ser también, a nuestro entender, uno de aquellos aspectos de gran liturgia democrática. Nosotros pedimos que compareciese usted o el presidente de Renfe, o los dos, para justificar cada año el cumplimiento de este contrato-programa. No conocemos nada más de Renfe que el cierre del año 2007; han pasado ya bastantes meses desde que el año 2008 se cerrara y creo que cualquier empresa, aunque sea pequeña, en estos momentos ya conoce los resultados, pero los ciudadanos españoles no los conocemos. Es muy sorprendente que en nueve meses no se conozcan los resultados de Renfe. Por tanto, existe una exigencia que cabe hacer.

Quiero plantearle una gran duda nuestra. Viendo el desastre de Renfe-Operadora en relación con las mercancías, uno no sabe si dedicarse a comprar nuevas locomotoras es un gran despropósito, es necesario o simplemente es un refugio para justificar lo injustificable, que es la continua pérdida de tráfico por parte de Renfe-Operadora en mercancías. Usted ya sabe que nosotros y los sectores económicos somos muy críticos, contrariamente a otros aspectos de la gestión de Renfe-Operadora, especialmente en alta velocidad, que siempre hemos valorado muy positivamente, y otros, moderadamente. El cumplimiento del contrato-programa de Renfe nos preocupa y nos gustaría que usted pudiera darnos algunos datos, que deberían figurar en la memoria del año 2009, para que al menos los supiéramos. Ya no pedimos que se nos diga cómo va el año 2009, pero al menos que se nos diga cómo ha ido el año 2008 para poder entender y comprender el presupuesto del año 2010. Aquí hay un gran trecho a recorrer y entiendo que esto, así como que sepamos cómo van los dineros públicos también en AENA, son unas de las cuestiones que nosotros, que confiamos en usted, esperamos que logre resolver.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra la señora De Santa Ana.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Señora secretaria de Estado, en primer lugar, quiero darle la bienvenida a esta Comisión para explicar los presupuestos y, de antemano, agradecerle todas las explicaciones que usted nos está dando y que nos va a dar a lo largo de esta comparecencia.

Me gustaría hacer referencia a una serie de consideraciones generales. A mi grupo parlamentario le gustaría conocer cómo viene reflejado en el presupuesto el objetivo, que define su departamento, de apoyo a planes metropolitanos de movilidad en cooperación con las comunidades autónomas y las entidades locales, y qué ayudas tiene previsto destinar a fomentar la movilidad sostenible, con la importancia que ello conlleva para las grandes ciudades. Me ha llamado la atención que en su comparecencia usted no haya hecho ninguna referencia a la Presidencia española de la Unión Europea y, en ese sentido, me gustaría saber si existen inversiones específicas por parte de su departamento de cara a esa Presidencia española. El señor Morlán hace unos instantes nos ha señalado que el corredor ferroviario del Mediterráneo aparecerá como prioritario. Quisiera saber si usted nos puede garantizar que dicho corredor va a abarcar a todo el litoral andaluz.

Entrando ya en los distintos programas y haciendo referencia al apoyo al transporte terrestre, este programa, entre otros, recoge subvenciones al transporte terrestre, gestionadas por Renfe-Operadora, y me gustaría conocer cómo se reflejan en el presupuesto las actuaciones específicas llevadas a cabo en este programa, ya que está gestionado por tres áreas diferentes. En lo referente a las subvenciones y al apoyo al transporte marítimo, me gustaría saber qué puede decirnos en relación con la nueva normativa que se está tramitando —según nuestras informaciones— para regular la bonificación al transporte marítimo, donde se contempla la posibilidad de que dentro de la tarifa bonificable se pueda incluir un porcentaje del precio por el transporte de un vehículo turismo en régimen de equipaje para, de ese modo, incentivar la comunicación por vía marítima. Asimismo nos gustaría conocer qué cantidad específica de este programa 441.N corresponde a las islas Canarias.

En referencia al apoyo al transporte aéreo, es cierto que usted ha citado los convenios entre el Ministerio de Fomento y el ICO, pero no me ha quedado claro qué horizonte temporal están ustedes barajando en el marco de las líneas de mediación de Liquidez PYME 2009 y Liquidez para Medianas Empresas 2009, destinadas a aportar cobertura adicional de riesgo a compañías aéreas de transporte aéreo comercial.

En otro orden de cosas, pasando a la inspección del transporte terrestre, es conocido que para el año 2010 —así nos lo ha comentado usted— la Dirección General de Transporte Terrestre pretende llevar a cabo una serie

de actuaciones. En el Plan estratégico para el sector del transporte de mercancías por carretera, conocido como Petra II, nos gustaría conocer qué grado de desarrollo tiene y cómo viene reflejado específicamente en el presupuesto, ya que fue objetivo en el presupuesto del año anterior. Refiriéndome al resto de actuaciones nombradas por usted, como el desarrollo del Plan para el transporte discrecional del autobús, el desarrollo del Plan VIVE para autobuses, el impulso a la introducción de nuevas tecnologías en el transporte terrestre, el impulso a la formación del sector del transporte por carretera y también a la continuidad en el plan de ayudas al abandono de la actividad y a la formación de los transportistas, quisiera decir que al Partido Popular le preocupan estas actuaciones después de comprobar que en los últimos cuatro ejercicios no se ha producido incremento de la dotación presupuestaria del programa que coordina este modo de transporte, porque, según nuestros datos, en los ejercicios 2007, 2008, 2009 y 2010, este programa 453.M alcanza la cuantía presupuestaria de 4,27 millones de euros. Nos gustaría saber si estas partidas presupuestarias, al menos en el ejercicio del año anterior, se van a invertir en su totalidad. Con referencia al tacógrafo digital, ¿qué medidas se pretenden establecer para hacer un seguimiento puntual de ese proceso de implantación? Y, en último lugar, ¿cómo se refleja en el presupuesto el control del transporte de mercancías peligrosas, a fin de dar cumplimiento a la directiva 95/50/CE, de 6 de octubre de 1995?

En relación con la seguridad del tráfico marítimo y vigilancia costera —ustedes lo dicen en la memoria del programa destinado a este fin—, es necesario potenciar los recursos de inspección para poder atender adecuadamente la demanda actual de inspección y la que se generará a corto y medio plazo. Nos gustaría conocer, señora Gutiérrez, cómo van a potenciar dichos recursos si ese programa lleva cuatro ejercicios consecutivos con la misma dotación presupuestaria que, según nuestros datos, alcanza los 10,95 millones de euros. Ni en 2008 ni en 2009 ni en 2010 se han incrementado esas partidas. ¿Cómo se reflejan en el presupuesto los recursos destinados a la inspección para buques de bandera extranjera, buques de bandera españolas, buques transbordadores de carga rodada en servicio de línea regular y buques de pesca? ¿Qué partida presupuestaria se destina al Plan de gestión para el control de calidad de la fruta española que habitualmente no tiene que salir al extranjero? Su departamento se comprometió a ponerlo en marcha durante el año 2008 y quisiéramos saber si se ha cumplido dicho objetivo. En último lugar, ¿cómo se refleja, en el presupuesto, la mejora de medidas para la realización de las inspecciones del Memorándum de París?

En relación con Sasemar, nos ha llamado la atención, y es algo que nos gustaría que nos aclarase, por qué no se está invirtiendo todo lo presupuestado. Según los datos que tenemos del año 2008, aparecen presupuestados 141 millones de euros —permítame que obvie las cifras decimales para ir más rápido—, de los cuales se

invertieron 104, y en el año 2009 aparecen presupuestados 150 millones de euros, con una ejecución prevista de 115 millones. Con estos antecedentes, ¿qué garantías podemos tener de que en el año 2010 se inviertan los 125 millones que aparecen presupuestados?

En relación con la supervisión de la aviación civil, es conocido que ustedes han marcado como reto para esta legislatura el pleno desarrollo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y la modernización de la Dirección General de Aviación Civil en su configuración actual. A mi grupo parlamentario le gustaría conocer qué recursos se van a destinar a la certificación de los aeropuertos de interés general en materia de seguridad operacional, a la implantación de un nuevo modelo de control de la seguridad operacional en relación con las compañías aéreas de transporte público de pasajeros y a la potenciación de la actuación de auditoría e inspección en los aeropuertos para prevenir posibles actos de interferencia ilícita. Y haciendo ya una mención especial a la agencia estatal, nos gustaría conocer, entre los datos que usted nos ha expuesto, cómo queda reflejado en el presupuesto el plan de choque destinado a reforzar el control de la seguridad aeronáutica con el que operan las aeronaves extranjeras en los aeropuertos españoles y las aeronaves y empresas españolas, adoptado el 16 de septiembre de 2005, por acuerdo del Consejo de Ministros.

En último lugar y muy brevemente —porque soy consciente de que esta tarde comparecerán los presidentes de AENA, Renfe-Operadora y Puertos del Estado—, en el caso de AENA, nos ha hablado de recuperación del tráfico aéreo y de que necesitamos aeropuertos más competitivos. Es cierto que la subida del presupuesto respecto al año anterior es del 5,63 por ciento, como usted nos ha expuesto, pero cuando vemos el regionalizado, observamos que existen regiones en las que se han dejado de invertir en el año 2009 partidas muy importantes. Quiero mencionar cifras como el 53 por ciento en el País Vasco, el 45 por ciento en Extremadura y el 60 por ciento en La Rioja. Además, en el presupuesto de este año, al ver el regionalizado, encontramos caídas presupuestarias muy importantes frente a las que se tenían en el año 2009. Por ejemplo, el 37 por ciento en la Región de Murcia, el 43 por ciento en La Rioja o el 25 por ciento en el Principado de Asturias.

En el caso de Renfe-Operadora, el presupuesto cae respecto al año pasado, pero cuando entramos a ver los números más pequeños, nos encontramos con que ya tenemos un déficit de inversión en 2009 del 10,29 por ciento y que se han dejado de invertir porcentajes muy importantes, como el 66 por ciento en la Región de Murcia, el 43 por ciento en el Principado de Asturias y el 32 por ciento en Aragón. Además, este año volvemos a encontrar caídas presupuestarias importantísimas, como en el caso de la Región de Murcia, del cien por cien, del 50 por ciento en la Comunidad Valenciana o del 58 por ciento en el caso de Aragón. Usted nos ha hablado de la dinamización del transporte ferroviario, por lo que quisiera que nos comentase a qué se deben

esa caída en el presupuesto, sobre todo en algunas comunidades autónomas, y ese déficit de inversión que encontramos en el año 2009.

En último lugar, ya para finalizar, en Puertos del Estado encontramos una situación parecida: caída del presupuesto del 10,33 por ciento y déficit de inversión en 2009 del 4,5 por ciento, con el agravante de que en 2008 ya arrastrábamos un déficit de inversión del 16,88 por ciento. Una vez más, al ver el regionalizado, se ha dejado de invertir el 33 por ciento en la Región de Murcia, el 25 por ciento en Canarias y el 25 por ciento en Cantabria. Hay caídas presupuestarias también muy importantes para 2010, como es el caso del 40 por ciento en Cantabria, del 36 por ciento en el País Vasco y del 21 por ciento en la Comunidad Valenciana. Nos gustaría obtener algún comentario por su parte acerca de estas cifras y, sin más, le damos las gracias de antemano.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Para finalizar el turno de intervenciones, por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Gracias, señora secretaria de Estado, por lo detallado, lo prolijo y lo claro de su exposición. Quisiera hacer partícipe a la secretaria de Estado de Transportes de la felicitación general que ha expresado el Grupo Socialista al Grupo Fomento por el proyecto de Presupuestos Generales del Estado 2010. En un año —insisto una vez más— extraordinariamente complejo, en un año de crisis, de restricción presupuestaria general, el Ministerio de Fomento incrementa su presupuesto en más de un 10 por ciento y el Grupo Fomento en general incrementa su inversión productiva en un 2,6 por ciento, y algo le toca al sistema de transportes.

Quisiera insistir en el récord de ejecución presupuestaria que se ha logrado en 2008, en el que sin duda se está logrando ya —se va a constatar en unos meses— en el ejercicio 2009 y en el que desde luego este grupo confía que se logrará en el año 2010. Por eso chocan y sorprenden algunas de las consideraciones que acaba de hacer el Grupo Popular. Estamos en un nivel de ejecución general, ejercicio 2008, del 97 por ciento. No sé qué grados de ejecución se pretenden para el Grupo Fomento. Podría, sin lugar a dudas, comparar este dato del 97 por ciento con niveles de ejecución presupuestaria en otras administraciones, por ejemplo las madrileñas, sin ir más lejos. No lo voy a hacer por razones de cortesía, pero aconsejo al Grupo Popular que no siga por este camino, porque las comparaciones los dejarían en mal lugar. El Grupo Fomento ejecuta y ejecuta en un porcentaje extraordinario, tanto en materia de realización de infraestructuras como en materia de transportes con carácter general.

También quisiera hacer una valoración positiva del esfuerzo de cohesión y equilibrio territorial que lleva a

cabo el Grupo Fomento en sus inversiones y en sus gastos. Es razonable pedir año a año una inversión y un gasto regionalizado en función de las necesidades, pero lo que no es lógico es pedir que esa inversión y ese gasto se mantengan constantes. Hacer país consiste precisamente en valorar cada año dónde es preciso invertir y dónde es preciso gastar de una manera extraordinaria. Cuando al año siguiente la elección de la región en la que invertir cambia, no se puede hacer una denuncia en clave supuestamente discriminatoria. Hacer país es esto, es decidir ejercicio a ejercicio dónde hay que invertir, dónde hay que gastar para mantener el equilibrio y la cohesión territorial. Eso es lo que hace el Grupo Fomento y eso es lo que podemos constatar en los presupuestos del ejercicio 2010. Por tanto, se ejecuta en porcentajes récord y se invierte, se gasta con cargo al cumplimiento del criterio de la cohesión y del equilibrio territorial.

La apuesta estratégica que late detrás de este presupuesto en materia transporte también es plenamente compartida por el Grupo Socialista. Si en materia de infraestructuras hablábamos de la importancia de la inversión pública como estímulo a la demanda, como palanca de reactivación económica y generación de empleo, en relación con la Secretaría de Estado de Transportes y su cometido tenemos que hablar de lo que supone como estímulo al cambio de modelo productivo. Invertir en capital físico, invertir en un sistema de transportes mejorado, moderno y eficiente contribuye a ganar competitividad de manera global y empresa a empresa. Un mejor sistema de transportes hace más competitivas nuestras empresas en general y asegura un desarrollo económico y social sólido para el futuro, sin lugar a dudas. No obstante, quisiera que la secretaria de Estado nos confirmara o nos corrigiera algunas aseveraciones que mi grupo quiere hacer constar en el «Diario de Sesiones».

Primero —insistimos en que estamos en un año complejo—, los servicios que dependen de la secretaria de Estado son sensibles al nivel de actividad económica; algunos de los servicios de transportes se autofinancian, al menos en parte, con sus tarifas. Cuando baja la actividad, baja la recaudación. No obstante, me gustaría que la secretaria de Estado confirmara que hay plena garantía para el mantenimiento de la cantidad y calidad de todos los servicios que presta el Grupo Fomento, se cobre lo que se cobre por las tarifas; sin subir las tarifas se va a mantener la cantidad y la calidad de los servicios de transporte y se va a cumplir íntegra y escrupulosamente el calendario de realizaciones comprometido en el PEIT con las comunidades autónomas y con los ayuntamientos, se obtenga lo que se obtenga por tarifas, aunque estemos en crisis, aunque estemos en etapa de restricción presupuestaria. Se van a cumplir los objetivos en relación con la puesta en servicio del AVE, porque el AVE no es solo vía y electrificación; el AVE también son locomotoras y vagones, es también personal y es también Renfe-Operadora. Se van a cumplir los objetivos; se van a ampliar los aeropuertos hasta llegar a 311 millones de viajeros

en 2010; se van a mejorar los puertos, también el de Gijón. El portavoz del Grupo Popular hace unos minutos, en la anterior comparecencia, ponía en cuestión la actuación del ministerio a este respecto. Yo no sé cuál es la alternativa a actuar en Gijón, a echar una mano, a arrimar el hombro en el problema de la ampliación del puerto de Gijón ¿La alternativa es dejarlo como está, parar las obras o no ampliar el puerto? Yo creo que el ministerio hace lo que tiene que hacer a este respecto. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Me gustaría que la secretaria de Estado también confirmara la contribución estratégica que pretende hacer el Grupo Fomento en clave medioambiental, en la lucha contra el cambio climático; por ahí va el Plan VIVEL, plan muy importante que pretende nada más y nada menos que la renovación —si mis datos no están equivocados— de 2.100 vehículos en clave de eficiencia energética. En cuanto al impulso a las cercanías ferroviarias, el Grupo Popular pregunta en qué se va a concretar esto y créame que, por ejemplo, el Gobierno popular de la Comunidad de Madrid lo sabe muy bien; sabe muy bien que en pocos días se van a firmar una serie de convenios que ellos han solicitado para Torrejón, para el intercambiador de Moncloa, para Majadahonda. Los compromisos en relación con la mejora del servicio de cercanías en Madrid se están cumpliendo fehacientemente y en el plazo requerido. Lo saben muy bien los interlocutores institucionales del Grupo Fomento, sean del color político que sean, en Madrid de un color, en Barcelona, de otro.

En relación con el transporte ferroviario de mercancías, nos consta el esfuerzo del ministerio por ampliar porcentajes. Me gustaría matizarle, si me lo permite, al señor Macías, que esta es la asignatura pendiente de este Gobierno y de todos los gobiernos de la democracia, porque antes de que llegara este Gobierno tampoco estábamos en porcentajes razonables de transporte de mercancías por ferrocarril. Este es un problema que mantiene este Gobierno heredado de gobiernos anteriores y que entre todos tenemos que contribuir a solventar, porque es verdad que en términos comparativos nuestro país tiene mucho que hacer para aumentar el porcentaje de mercancías transportadas por ferrocarril, pero tengamos en cuenta de que esto conlleva una serie de problemas parejos que no hay que perder de vista. Tenemos un sector de transporte de mercancías por carretera muy complicado y con mucha gente trabajando en él —muchos autónomos y muchas empresas trabajando en él—; a ver cómo hacemos las cosas para no vestir a un santo a base de desvestir a otro. Por tanto, equilibrio y atención.

Nos consta el esfuerzo del ministerio en materia de intermodalidad, sobre todo en relación con los puertos. Nos gustaría que se extendiera un poco más en relación con las autopistas del mar, un trabajo en clave medioambiental muy interesante, con algunos compromisos internacionales que estamos cumpliendo. La perspectiva

del compromiso en relación con la seguridad también nos gustaría que fuera subrayada. El capítulo 2 del presupuesto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea se incrementa, y este es el que importa, porque es el que tiene que ver con la mejora de las inspecciones. De hecho, AESA tiene este presupuesto, que puede ser mejorable o no, porque existe AESA, y existe AESA porque este Gobierno la ha creado, lo cual no está de más mencionar.

En perspectiva, el presupuesto de Sasemar se ha incrementado de una manera extraordinaria durante los últimos años, igual que la clave de seguridad forma parte, con reflejo presupuestario, del trabajo cotidiano de la Dirección General de Transporte Terrestre y la de Carreteras, como comentábamos antes, etcétera.

Termino rápidamente diciendo que nos gustaría saber qué reflejo presupuestario va a tener el Plan de accesibilidad universal a los servicios ferroviarios, que se dio a conocer con motivo de la firma de un convenio entre el Ministerio de Fomento y el Ministerio de Sanidad y Política Social. Se trataba de anticipar varios años el mandato europeo para que las personas con discapacidad disfrutaran del derecho al transporte ferroviario en igualdad de condiciones que todos los demás. Nosotros ya hemos descubierto esa constatación, pero nos gustaría que se subrayara públicamente. Asimismo me gustaría resaltar la garantía en el mantenimiento de las subvenciones y las bonificaciones a la utilización de los diferentes modos de transporte por los residentes en las islas, en Ceuta y Melilla, y también por las mercancías, insisto, a pesar de la crisis y a pesar de las restricciones presupuestarias, y subrayar el cumplimiento de los compromisos adquiridos, insisto una vez más, en relación con el transporte por carretera: viabilidad de sus empresas, formación de sus trabajadores, seguridad, en definitiva, garantías también de que el endeudamiento del que hemos hablado someramente y del que vamos a hablar durante esta tarde en Renfe, AENA u otras empresas responde a la voluntad de mantener objetivos, de mejorar servicio. Es un endeudamiento financieramente viable y que desde luego no va a afectar negativamente al servicio ni a los compromisos adquiridos con otras administraciones.

Como diputado madrileño termino agradeciendo a la Secretaría de Estado de Transportes que vaya a hacer de nuestra región una de las mejor comunicadas de Europa. Cuando el año que viene se ponga en servicio el AVE a Castilla-La Mancha y a Valencia probablemente esta sea la capital europea con mejores conexiones en alta velocidad ferroviaria. Nuestro Plan de Cercanías también se está mejorando de una manera muy significativa; nuestro aeropuerto acaba de recibir una inversión extraordinaria; somos una de las regiones con más kilómetros de autovía con relación al territorio que ocupa nuestra región. Como diputado madrileño creo que también a los ciudadanos de nuestra comunidad nos corresponde mostrar satisfacción por estos presupuestos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la secretaria de Estado de Transportes.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Gutiérrez del Castillo): Voy a intentar seguir el orden de las intervenciones y pido disculpas de antemano si no contesto puntualmente todo lo que ustedes plantean por razón del tiempo que me concede la Presidencia. En todo caso, querría empezar agradeciendo las intervenciones de todos los grupos parlamentarios.

Comienzo con el señor Macías, de Convergència i Unió, coincidiendo totalmente con él en la importancia que nuestro sistema de transporte tiene en cuanto al concepto de eficiencia económica. Cuando he planteado los objetivos, el tema de la inversión tiene un efecto claro en la salida de la crisis, pero tiene un efecto clarísimo en el posicionamiento global de nuestra economía en los nuevos modelos productivos que se están consolidando en la poscrisis. Si empezamos a hacer un análisis comparativo de nuestro sistema de transportes con el resto de los países de la Unión Europea, le aseguro que por cualquier parámetro que podamos utilizar salimos muy bien parados. Eso no quiere decir que no haya cuellos de botella, deficiencias o temas que haya que abordar. Por ponerle algunos ejemplos, en transporte aéreo y portuario, dos de los sistemas básicos para nuestro país dada su localización estratégica periférica con relación al centro de Europa, pero a su vez estratégica en lo que son líneas intercontinentales y relaciones mundiales de comercio, tanto de mercancías como de pasajeros, le puedo decir que no cabe duda que el esfuerzo que está haciendo el ente público AENA y la apuesta por la renovación y la ampliación en infraestructuras aeroportuarias nos ponen entre los tres primeros países de Europa en cuanto a infraestructura aeroportuaria, es decir, nuestra competitividad en ese ámbito es más que considerable. Yo considero que el transporte aéreo no solamente tiene una vertiente para contribuir a la eficiencia económica, sino también elementos de cohesión interna para España, dado que facilita la comunicación con territorios no peninsulares, y también cohesión con el resto del continente europeo. Si nos vamos a los puertos, el sistema portuario español aguanta cualquier comparación y contribuye de forma clara a la eficiencia del conjunto del sistema económico. Si nos centramos en las redes viarias, puedo decirle que en cualquier comparación con el resto de los países del continente superamos a la media tomando cualquier parámetro con relación a las infraestructuras viarias. Y si vamos a la infraestructura ferroviaria, creo que la gran apuesta por el ferrocarril que está haciendo España está siendo reconocida por todos los organismos internacionales y no hace falta que lo vuelva a reproducir aquí. Coincido con usted en que queda mucho por hacer, por ejemplo, en el transporte ferroviario de mercancías. Esta es una de las piezas claves para mejorar un modelo eficiente y completo del sistema de transporte contemplando no solo la eficiencia económica sino la eficiencia medioambiental. Como usted

sabe, la decisión de una empresa de transportar una mercancía de un sitio a otro va determinada por el coste efectivo de utilizar un medio u otro de transporte. Esto es así. También hemos de tener en cuenta las características de las mercancías. No es posible transportar todo por un modo de transporte específico. Por ello, se está apostando en nuestro país, como usted muy bien sabe, por los temas de intermodalidad, por políticas horizontales que permitan buscar la eficiencia de las alternativas que pueda elegir cada ciudadano, cada agente económico, en función de los distintos usos de los sistemas de transporte que entran en la cadena de desplazamiento de bienes y servicios, así como de ciudadanos.

Hecha esta reflexión que usted me ha pedido y en la que creo que coincidimos bastante, paso a algunas preguntas concretas que usted ha formulado. En primer lugar, ha preguntado por todo el paquete ferroviario, la modificación de la Ley del Sector Ferroviario, la ley de 2003, en relación con la actualización —me imagino— de determinados artículos que era conveniente modificar. En relación con la liberalización de la prestación del servicio internacional, le puedo decir —y usted lo sabe, porque ha pasado ya por el Congreso de los Diputados, está ahora mismo en el Senado— que la ley de contratos de transporte terrestre y de mercancías incorpora una adicional para la modificación de la Ley del Sector Ferroviario, que usted conoce muy bien. También tenemos prevista una modificación para incorporar las recomendaciones que nos está haciendo la Unión Europea sobre el regulador ferroviario, que requiere una modificación de la Ley de 2003, puesto que la Unión Europea exige que los recursos que se puedan formular a la decisión del regulador finalicen en la vía administrativa y que el siguiente paso sea el contencioso, es decir la vía jurisdiccional, y por tanto que no sea en alzada ante el ministro. El Gobierno tiene previsto incorporar esos temas a la próxima ley, que puede ser la de economía sostenible o cualquier otro proyecto de ley que pueda analizarse en el Congreso, para dar cumplimiento cuanto antes y poder tener el regulador tal y como nos lo pide la Unión Europea.

Usted ha pedido información de las incorporaciones de trenes de media distancia a Cataluña. Independientemente de que el presidente de Renfe le haga una puntualización más amplia de todos los trenes destinados a Cataluña, le puedo informar que específicamente los de media distancia, entre 2009 y los que tenemos previsto incorporar en 2010, son exactamente 18 trenes.

Pregunta por el transporte en carretera, específicamente por la partida presupuestaria destinada a abandono de actividad, puesto que, como sabe, uno de los principales problemas que tiene nuestro sector del transporte, tanto de viajeros como de mercancías, es su excesiva atomización, que llega a plantear problemas de competitividad. Por ello se planteó un acuerdo con todos los sectores implicados para propiciar mecanismos de jubilación anticipada. Para ello el presupuesto prevé 60 millones de euros.

Plantea en cuanto a AENA su preocupación por la contabilidad analítica —creo que se está refiriendo a eso—. Lo que le puedo decir es que espero que antes de que concluya el año podamos presentar, junto con el nuevo modelo de gestión, la contabilidad analítica, que va a incorporar todas las grandes inversiones que se han realizado en los recientes años, de 2005 en adelante.

En cuanto a los puertos, usted pregunta por los sistemas de financiación del volumen de inversión previsto para todos los puertos de España. Le puedo decir que hay tres fuentes financieras básicas: por una parte, los 758 millones previstos en el proyecto de ley de presupuestos como endeudamiento; en segundo lugar, en torno a 840 millones que vienen de fondos europeos, ya sean estructurales o de cohesión, y la tercera pata es el propio *cash flow* de las autoridades portuarias.

En cuanto a Renfe, plantea por una parte el tema de los servicios y por otra la necesidad de dar transparencia al cumplimiento del contrato programa. Le puedo decir con relación a los servicios —creo recordar que me pregunta específicamente por el coste del transporte de mercancías— que como le comentaba al principio no es solamente un problema del coste de la tarifa que pueda requerir Renfe y que está relacionado con la tarifa que cobra ADIF por la utilización de la infraestructura —creo que a lo mejor se está usted refiriendo a esa tarifa—. Lo cierto es que este tema es prioritario para el Gobierno, no solamente con la preparación de Renfe-Operadora para que sea una empresa con capacidad de respuesta a todas las necesidades que está planteando el sector en el ámbito del transporte de mercancías, sino que además se está haciendo de forma consensuada con los distintos agentes, tanto cargadores como productores, y sobre todo incorporando al sector del transporte, a los especialistas del transporte, para lograr el objetivo que tenemos previsto para el presente año de un aumento del 8 por ciento en el transporte de mercancías por ferrocarril.

En cuanto al cumplimiento del contrato-programa tengo que decir que primero hay un cumplimiento óptimo, desde el punto de vista de la inversión. El grado de cumplimiento es bastante ajustado a lo que preveía el contrato programa, más de 5.000 millones de euros de inversión. En cuanto al tema de personal, hay una respuesta adecuada por parte de lo que es Renfe-Operadora a su contrato-programa. Sin embargo lo que son las aportaciones del Estado, si bien este año se establecen 404 millones en el capítulo 8, ha habido una reducción en esas aportaciones, tanto en el presente año como en el próximo, que se compensan con una autorización para un endeudamiento y compensar así la falta de esos recursos que debería de haber aportado el Estado.

Al representante del Partido Popular le ruego disculpe que sea muy concreta, porque usted ha hecho preguntas muy concretas. Me pregunta, en primer lugar, por el conjunto de recursos para la movilidad metropolitana. Hay dos tipos de programas, uno el que está en la secretaría de Estado, que se refiere a subvenciones. Es un programa de más de cuatro millones. Es la misma cuantía

del año pasado, pero le recuerdo que para el fomento de lo que es la movilidad sostenible en el conjunto de las áreas metropolitanas en la sección 32 es donde existe el volumen de recursos que acuerda el Estado con los distintos entes territoriales, y que asciende a 606 millones de euros para 2010. Pregunta qué tenemos previsto para la Presidencia de la Unión Europea. El programa de inversiones del ministerio no está relacionado con lo que es la Unión Europea, sino con los grandes objetivos que tenemos para los distintos modos de transporte. Lo que tenemos previsto para la Presidencia es el desarrollo de un consejo informal, junto con la reunión de alto nivel que se planteará en Zaragoza para el tema de las redes transeuropeas. El Consejo informal está previsto realizarlo en A Coruña. Se tratará el tema de la movilidad sostenible precisamente en el ámbito urbano, debido a que la Unión Europea acaba de sacar una comunicación en la que se hacen recomendaciones en relación con la movilidad sostenible en este ámbito. Queremos que el objetivo prioritario de ese Consejo informal sea la atención que por parte de todos los estados miembros dediquemos a la movilidad urbana. También se plantearán distintas reuniones, sobre todo en relación con la política de seguridad aérea, del conjunto de los directores generales de toda la Unión Europea con la Comisión Europea para abordar el tema del cielo único. Como sabe S.S., también se celebrarán en España las rondas de negociación del convenio Unión Europea-Estados Unidos, pero todas estas reuniones se celebran con cargo al presupuesto de la Unión Europea. Por lo tanto solo hemos de hacer frente a lo que es el Consejo informal al que me he referido.

Me plantea el tema de los corredores. Quiero recordarle que las redes transeuropeas que en estos momentos están aprobadas se deben a lo que fue la propuesta del Consejo de Ministros de diciembre de 2003, donde se aprobó básicamente el eje central atlántico que partía de Signes, que pasaba por Madrid y llegaba a Burdeos, a Paris, y se olvidó de Algeciras. En 2004 se pudo incorporar Algeciras en el Parlamento Europeo. En aquel momento gobernaba el Partido Popular y no se priorizó lo que fue la red que componía todo el eje mediterráneo. En 2010 se va a incorporar el eje mediterráneo. Es en el segundo semestre de 2010 cuando se acordará la definición de las redes transeuropeas. Por eso se hace la preparación de esa reunión en Zaragoza en el primer semestre.

Pregunta específicamente por la distribución de las partidas en el transporte marítimo. Le he dicho la cantidad. Si quiere luego se la preciso. Tiene la misma proporción entre las distintas comunidades autónomas que incorporaba el anterior presupuesto. En cuanto a la financiación ICO el acuerdo que ha sido objeto de análisis en la Comisión Delegada del Gobierno es, en la línea de subvenciones a medianas empresas, establecer una línea de subvención específica para compañías aéreas de 600 millones de euros. Lo que prevé el minis-

terio es la cantidad que le he comentado en tres anualidades, pero el préstamo es a través del ICO.

Me pregunta cómo vamos a abordar los planes Petra, Plata y VIVE. Le he explicado cada uno de los programas que componen lo que es el presupuesto de la Dirección General de Transporte Terrestre. Todos estos programas mantienen la cuantía establecida para el pasado año. Además, el Plan VIVE se incorpora como nuevo programa, lo que significa un aumento global de un 180 por ciento del programa. Es decir, con estas cuantías y de acuerdo con los debates que en estos momentos se celebran con el sector y con las comunidades autónomas, estas previsiones responden a las necesidades que se están planteando en los distintos debates que hemos tenido con el sector y con las comunidades autónomas.

Plantea el tema de la seguridad del tráfico marítimo. Sobre la seguridad del tráfico marítimo le puedo decir lo que le he comentado en mi primera intervención. Lo importante es el aumento de las inspecciones, y para eso hemos triplicado casi el número de inspectores, lo que nos está permitiendo mantener a nuestros buques con una calificación adecuada en los parámetros internacionales. Se preocupa también por Sasemar y me pregunta por la ejecución presupuestaria. Sasemar ha cumplido, y este año termina lo que fue el Plan Nacional de Salvamento Marítimo, plan que contemplaba un volumen de recursos importantísimo que multiplicaba por 6,6 lo que eran las inversiones anteriores, y que se destinaba el 50 por ciento a lo que era la inversión y otro 50 por ciento a hacer operativa toda esa inversión. La previsión para el presente año es completar los compromisos cuantificados en el plan y además algunas previsiones para el nuevo plan. Hemos hecho una previsión de avance para el nuevo plan que, como le decía antes, queremos someterlo a la consideración de sus señorías.

Ha preguntado por una serie de inversiones. Para todas las comunidades autónomas las inversiones en infraestructuras suponen crecimiento en este año. Si sus datos no son correctos puedo trasladarle unos específicos a las preguntas que haga, puesto que según los datos del ministerio no es correcta la información que ha planteado. Parece que no tengo mucho rato más, pero sí quería comentar al representante del Partido Socialista que hay compromiso por parte del ministerio de cumplir con todos los objetivos de prestación de servicio en condiciones óptimas. Por supuesto nos hemos planteado unos objetivos de eficiencia energética en todos los modos de transporte, que son mucho más espectaculares cuando se produce un cambio de modo, de carretera a ferrocarril o de avión a ferrocarril, pero no cabe duda de que en cada uno de esos modos se está trabajando en una mayor eficiencia energética, desde el punto de vista de los aeropuertos, junto con el Ministerio de Defensa, para llegar a acuerdos sobre rutas que supongan ahorro energético, y por supuesto en todos los medios de transporte. Ha formulado varias preguntas y espero que me

dé tiempo a contestar en la réplica, porque el presidente me pide que vaya concluyendo.

El señor **PRESIDENTE**: Para consumir un turno de entre cinco y diez minutos, para aclarar aquellas dudas que queden, tiene la palabra la señora Santa Ana. El señor Macías renuncia, y se lo agradezco.

La señora **SANTA ANA FERNÁNDEZ**: En primer lugar, quisiera hacer una referencia muy breve a los comentarios del señor Simancas. Usted nos habla de inversión productiva. Yo no me invento los déficits de inversión, están en el presupuesto. Cito: Renfe-Operadora, en el año 2009, el 10,29 por ciento; Puertos del Estado, en el año 2009, 4,5 por ciento, arrastrándose un déficit de inversión del año 2008 del 16,88 por ciento.

Señora secretaria de Estado, le agradezco todas las explicaciones que nos ha dado, pero me gustaría insistir acerca del corredor ferroviario del Mediterráneo. ¿Qué es lo que tiene previsto realmente el Ministerio de Fomento? Digo esto porque el pasado día 11 de junio, en el Consejo de Ministros de Transportes de la Unión Europea, a través de una nota de prensa oficial del propio Ministerio de Fomento, se hablaba de que a propuesta del ministerio el corredor ferroviario del Mediterráneo llegaría, por una parte, desde la zona de Cataluña hasta Almería y, por otra parte, se quedaría confinado a la zona de Algeciras. Mi pregunta es muy concreta —y me gustaría que así me respondiese—: ¿qué va a pasar con el resto del litoral andaluz? ¿Vamos a tener corredor ferroviario del Mediterráneo en su totalidad o lo vamos a tener por fases, es decir, uno que llegue hasta Almería y otro que abarque la zona del Campo de Gibraltar, como digo, la zona de Algeciras?

Con referencia a los datos que usted me daba sobre Sasemar, me gustaría insistir en que los datos que tenemos sobre déficit de inversión salen de los que ustedes nos proporcionan de modo oficial en los Presupuestos Generales del Estado. En el año 2008, de los 141 millones que se presupuestan ustedes solamente invierten 104; en el año 2009, de los 150 millones de euros que presupuestan únicamente se invierten 115 millones de euros. Me gustaría que nos aclarara, si es posible —en caso contrario lo solicitaré por escrito—, sobre el programa 441.N, en lo referente a las subvenciones al transporte marítimo, qué partida presupuestaria concreta corresponde a Canarias. **(El señor secretario, Canongia Gerona, ocupa la Presidencia.)**

Quiero decir para finalizar que me sorprende que diga que no hay caídas de inversión en Renfe-Operadora, en Puertos del Estado y en muchas comunidades autónomas, y cuando hacemos referencia al presupuesto de AENA, en un principio es el único que sube de modo global. En el año 2009 ustedes presupuestan para Renfe-Operadora 1.388 millones de euros, en el año 2010, 1.296 millones; eso es una caída del 6,62 por ciento. Lo mismo sucede con Puertos del Estado; de los 1.537 millones de euros que ustedes presupuestan en 2009 pasa en 2010

a 1.378 millones, lo que representa una clarísima caída del 10,33 por ciento. No voy a aburrirle otra vez con los datos regionalizados, pero qué casualidad que las inversiones y los déficits de inversión casi siempre afectan a las mismas comunidades, y hablo concretamente de la Región de Murcia, en la que en Puertos del Estado, en Renfe-Operadora y en AENA existen caídas muy importantes.

El señor **SECRETARIO** (Canongia Gerona): Gracias, señora Santa Ana, por ajustarse al tiempo.

Tiene la palabra el señor Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Quiero hacer tres o cuatro acotaciones mínimas. A juicio del Grupo Socialista las inversiones del grupo Fomento deben contemplarse y valorarse de una manera global. Lo importante es que este país va a seguir invirtiendo en sus infraestructuras y en su sistema de transporte para mejorarlo, para modernizarlo, incluso en tiempos de crisis, incluso en tiempos de restricciones presupuestarias, incluso cuando otras administraciones autonómicas, gobernadas por el Partido Popular, están recortando de una manera drástica sus inversiones en materia de infraestructuras. Es significativo —y hay que subrayarlo— que el grupo Fomento, el Gobierno de España no solo mantiene la inversión, sino que además la incrementa en un 2,6 por ciento. En este marco global es verdad que unas partidas subirán más y otras menos, en función de los objetivos concretos, temporales, coyunturales, pero globalmente la inversión para mejorar nuestras infraestructuras y nuestro sistema de transporte crece en el Gobierno de España cuando no crece en otras administraciones.

Segunda cuestión, ejecución. Las valoraciones en relación con el ejercicio 2008 todavía pueden ser opinables, pero se nos dice: denuncio que la ejecución en el año 2009 va a ser muy reducida, déjenos terminar el ejercicio 2009 y cuando acabe nos dice usted si se ha ejecutado mucho o poco en Sasemar o en el resto del grupo Fomento. Confío desde luego en que los buenos gestores de esta entidad serán capaces de hacer buen uso del dinero que entre todos hemos puesto a su disposición. Continuando con Sasemar, cuestión que la secretaria de Estado de Transportes nos ha explicado muy bien, hay que contemplar la inversión en medios de Sasemar desde una perspectiva más amplia, desde los últimos años. Desde luego se han multiplicado por dos, por tres e incluso por más los medios que el Estado ha puesto a disposición de este organismo. Nos ha dicho además la secretaria de Estado que este año toca consolidar la inversión realizada durante los últimos años, que ha sido extraordinaria, y poner en buen funcionamiento todos los medios que se han venido adquiriendo. Esto también forma parte de la lógica en el funcionamiento de este tipo de organismos.

En relación —y termino— con el corredor del Mediterráneo la realidad es que ha sido este Gobierno el que

ha adoptado las medidas precisas para incorporar ese corredor a la red prioritaria de Europa en relación con estos corredores ferroviarios en el transporte de mercancías. Ha sido este Gobierno el que se ha comprometido a que en el año 2010 esa incorporación a las redes prioritarias europeas sea una realidad, y además se extenderá hasta el último territorio andaluz, tal y como se reclamaba. Pero ha sido este Gobierno, y no ninguno anterior, el que ha dado pasos significativos en ese sentido.

Culmino con la felicitación del Grupo Socialista nuevamente a la señora secretaria de Estado.

El señor **SECRETARIO** (Canongia Gerona): Gracias, señor Simancas, por ajustarse a su tiempo.

Tiene la palabra la señora secretaria de Estado para hacer las últimas puntualizaciones.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Gutiérrez del Castillo): En primer lugar, tengo que decir que he pedido una nota para poder desagregarle lo del transporte marítimo, porque parece que no está desagregado en el presupuesto. En cualquier caso veremos el grado de ejecución, y por supuesto se remitirá esa información a su señoría.

Insiste en los comentarios de las inversiones por comunidades autónomas. Si nos vamos al tema portuario, sabe perfectamente que la inversión prevista por Puertos del Estado para el conjunto de la red de puertos de España no es una invención de don Fernando González Laxe sino que es una propuesta de integración de presupuestos establecidos por las distintas autoridades portuarias. No se sostiene su afirmación de que en los puertos hay una inversión en función del color político, porque le tengo que decir que hay aumentos significativos, por ejemplo, en los puertos de Galicia, que en el conjunto de las comunidades es la tercera en cuando a inversión. **(La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la Presidencia.)** Si usted se preocupa por el sistema portuario en Murcia —imagino que el puerto de Cartagena—, su compañero sabe perfectamente que aumenta significativamente la inversión, porque esa ha sido la propuesta realizada por la Autoridad Portuaria.

En cuanto a aeropuertos este año Madrid tiene un poquito menos. Sí, con permiso de mi compañero Rafa Simancas, pero es que la inversión que ha realizado AENA en los últimos años en Barajas ha sido muy relevante, y no hace falta que se lo recuerde. El conjunto de inversiones realizado nos permite, como le he dicho al principio de mi intervención, poner en servicio Málaga y avanzar significativamente en Alicante —por lo tanto, hay una partida importante para los aeropuertos de la Comunidad Valenciana, también gobernada por el Partido Popular, también hay una aportación destacable para los aeropuertos de las islas Canarias, y por supuesto para Baleares. Esas son las grandes partidas presupuestarias junto con el aeropuerto de Santiago de Compostela. Como le decía antes, tenemos un plan, el PEIT, y lo que se hace en AENA es anticipar incluso el volumen de

inversión destinado a cada uno de los aeropuertos, y permítame que le diga que nada más lejos de la realidad que la afirmación que usted hace sobre discriminación en función de color político. En absoluto, ni desde el punto de vista global del ministerio... **(La señora Santa Ana Fernández: No he dicho eso.)** No, pero ha citado a algunas. **(La señora Santa Ana Fernández: He hablado de comunidades autónomas, pero no de color político.)** Yo le respondo en función de las preguntas que usted me hace, y precisamente refiriéndome tanto a los puertos como a los aeropuertos, porque Renfe lo que hace, señoría, es comprar trenes y material rodante; no hace inversión. Yo creo que usted se ha confundido con ADIF. Como va a comparecer el presidente de ADIF, él le explicará todo lo que es la inversión ferroviaria en infraestructuras en nuestro país.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Interrumpimos un momento la sesión para despedir como se merece a la secretaria de Estado. **(Pausa.)**

— **DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL-PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA (LEMA DEVESA). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/000716), CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) (Número de expediente 212/000796), Y MIXTO (Número de expediente 212/000665).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Le damos la bienvenida al presidente de AENA, señor Lema, a esta Comisión. Tiene un tiempo de intervención inicial de 10 minutos al que rogaría que se ajuste porque tenemos muchas comparecencias a lo largo del día. Suya es la palabra.

El señor **DIRECTOR GENERAL-PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA** (Lema Devesa): En primer lugar, al ser mi primera comparecencia en el Congreso, quisiera transmitirles que es un verdadero honor encontrarme en esta Comisión de Fomento. Estoy a su entera disposición para lo que puedan necesitar. A continuación les presentaré de forma muy sintética los aspectos fundamentales en los que se basan los presupuestos de AENA para 2010. Más concretamente les hablaré del escenario en el que se encuentra el transporte aéreo, de los objetivos y prioridades estratégicas de AENA, así como de los principales datos de inversión, ingresos, gastos y financiación que conforman estos presupuestos.

Señorías, el sector del transporte aéreo, tanto a escala internacional como nacional, atraviesa una coyuntura especialmente difícil, marcada por la crisis económica general y por un conjunto de factores específicos

—algunos derivados de esa crisis—, tales como el descenso de la actividad turística, el impacto del AVE, las condicionantes medioambientales, las fluctuaciones del precio del petróleo y otras contingencias entre las que podríamos citar la pandemia de la gripe A. La concurrencia en el tiempo de todos estos factores se está traduciendo en una caída del tráfico aéreo y en consecuencia en el descenso de los ingresos, lo que está provocando importantes cambios en el mercado del transporte aéreo, que van desde ajustes de capacidad de la oferta a procesos de reestructuración empresarial. A pesar de esta situación, afortunadamente y tal como ya ha ocurrido en otras ocasiones, aunque el tráfico aéreo, tanto el internacional como el nacional, se vea temporalmente resentido las previsiones a medio plazo indican que en un periodo de tiempo relativamente breve la demanda volverá a crecer. En este sentido, tras una caída del tráfico aéreo en 2008 y 2009, y de acuerdo con las previsiones de que disponemos, esperamos que la demanda comience a recuperarse a finales de 2010, para empezar una tendencia de crecimiento a partir de 2011. En esta línea apuntan las previsiones de los principales organismos internacionales, Eurocontrol y Unión Europea, que prevén que el tráfico aéreo se podrá duplicar en los próximos veinte años.

En este escenario, señorías, AENA ha planteado unos objetivos y prioridades estratégicas que permitan, por un lado, minimizar los efectos negativos de la crisis, y por otro, seguir desarrollando las bases de futuro que garanticen su competitividad y viabilidad económica. El marco de referencia en el que se encuadra la planificación de AENA es el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, el PEIT, que está siendo objeto de actualización en estos momentos por el Ministerio de Fomento. Dentro de este marco las prioridades estratégicas principales son, como será siempre, en primer lugar, mantener los máximos niveles de seguridad integral en los aeropuertos y en la navegación aérea, tanto en las operaciones aeronáuticas como en la protección de personas y bienes y en la prevención de riesgos laborales, y por otro lado, mejorar la calidad de los servicios a todos nuestros clientes y usuarios, muy especialmente los pasajeros y las compañías aéreas.

Adicionalmente y teniendo en cuenta la problemática del escenario actual otros objetivos estratégicos de AENA son los siguientes: asegurar la viabilidad económico-financiera de AENA, con un exigente plan de reducción de costes y mejora de la productividad, en especial de los servicios de control de tráfico aéreo, en paralelo con una mejora de los ingresos a través de la potenciación de las actividades comerciales. Esta prioridad de asegurar la viabilidad económico-financiera de AENA en estos momentos de crisis creo que es muy importante, ya que desde su creación en 1991 AENA ha financiado todas sus inversiones y gastos de funcionamiento a través de su propia capacidad de generar ingresos o de apoyarse en deuda externa, y debemos continuar con este objetivo para no ser ninguna carga

económica para el Estado, y por tanto para el contribuyente. Otra de las prioridades estratégicas en la coyuntura actual es la de colaborar con el Ministerio de Fomento en la definición y desarrollo de un nuevo modelo de gestión aeroportuaria que facilite la participación de las comunidades autónomas y del sector privado. Asimismo en estos momentos es fundamental orientar todos nuestros esfuerzos a alcanzar la sostenibilidad medioambiental en términos de compatibilizar las operaciones aéreas y el desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias con el entorno, mediante la reducción de las afecciones de ruidos en las poblaciones próximas a los aeropuertos, la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, y la potenciación de la eficiencia energética y el uso de energías renovables. Finalmente, tanto para el presente como para el desarrollo futuro de AENA, seguirá considerándose una prioridad estratégica la de desarrollar la capacidad de las infraestructuras y mejorar la operatividad de los servicios potenciando la innovación tecnológica y la intermodalidad.

Señorías, con estos objetivos estratégicos, el presupuesto de inversión asignado en 2010 a la red aeroportuaria y al sistema de navegación aérea asciende a 1.853 millones de euros, lo que supone aumentar el nivel de inversión respecto al presupuesto del año 2009, que fue de 1.754 millones de euros, en un 5,6 por ciento; en términos absolutos, un incremento de 99 millones de euros. En el periodo plurianual 2010-2013, el presupuesto de inversión de AENA asciende a 5.759 millones de euros. Las actuaciones inversoras se enmarcan dentro de las pautas marcadas por los planes directores que planifican el desarrollo de cada aeropuerto y se elaboran en función de la demanda del tráfico esperado. Estas actuaciones inversoras previstas para la modernización de las infraestructuras aeroportuarias permitirán mantener las más altas cotas de seguridad, mejorar la calidad de los servicios y, por otro lado, facilitarán el desarrollo de la capacidad de los campos de vuelos y de las áreas terminales de pasajeros. De forma muy sintética, quiero decir que en 2010 se actuará en ocho pistas de vuelos, nuevas o ampliaciones; en ocho ILS, sistemas de ayuda al aterrizaje para la mejora de la operatividad en condiciones de baja visibilidad, y en 23 edificios terminales, también nuevos o ampliaciones. Asimismo, se realizarán actuaciones para el desarrollo del sistema de navegación aérea y su integración en el cielo único europeo, participando activamente en proyectos de innovación tecnológica como el proyecto Sesar, programa de I+D+i, para la gestión del tráfico aéreo en Europa y los programas de navegación por satélite Egnos y Galileo. Las actuaciones inversoras en AENA en 2010 abarcan a todos y cada uno de los 47 aeropuertos de la red más dos helipuertos, así como a las instalaciones del sistema de navegación aérea. Como el tiempo asignado en esta primera intervención no me permite describir con detalle las diferentes actuaciones inversoras por cada comunidad autónoma y aeropuerto, quedo a su disposición para

concretar cualquier aspecto que deseen plantear en el turno de preguntas.

Los principales parámetros de la cuenta de resultados de AENA para 2010 son los siguientes. Los ingresos de explotación reflejados en el presupuesto del año próximo ascenderán a 2.922,5 millones de euros, lo que supondrá un incremento del 0,9 por ciento respecto a 2009. Por su parte, los gastos de explotación se cifran en 3.225,7 millones de euros, un 1,3 por ciento más que los estimados para el cierre de 2009. Esta cifra supone una reducción de 252,4 millones de euros, que es un 7,2 por ciento respecto a lo que existía presupuestado para este año 2010 en el programa de actuación plurianual 2009-2012. Esto es así como consecuencia del plan de reducción de gastos que estamos llevando a cabo en AENA y que ya ha supuesto durante el año 2009 una reducción de 87,2 millones de euros en los ocho primeros meses del año. A pesar del significativo esfuerzo realizado para la contención de gastos, este incremento del presupuesto de gastos del 1,3 por ciento para 2010 respecto al estimado para el cierre de 2009 se debe fundamentalmente a la entrada en funcionamiento de la nueva terminal del aeropuerto de Barcelona en el año 2009 y la nueva terminal del Málaga en el año 2010 y, por tanto, su impacto en los conceptos de gastos de explotación, conservación, suministros y seguridad, en las amortizaciones debidas a la activación de estas importantes inversiones y en los gastos de personal producidos por la incorporación con suficiente antelación para su preparación y adaptación a las nuevas instalaciones. Con estas cifras de ingresos y gastos, el Ebitda, el beneficio de antes de amortizaciones, interés, impuestos y provisiones, previsto para el año 2010 asciende a 566,9 millones de euros de beneficio. Deduciendo de este beneficio las dotaciones del año para el fondo de amortizaciones como consecuencia de la apreciación de los activos fijos de la entidad por un importe de 870,2 millones de euros, se obtiene un resultado negativo de explotación de menos 300,3 millones de euros. Finalmente, el resultado financiero asciende a menos 296,5 millones de euros, correspondiente a los intereses de la deuda, obteniéndose un resultado antes de impuestos previsto negativo de 599,8 millones de euros, consecuencia directa, como se ha comentado anteriormente, de la caída del tráfico aéreo y de los costes de entrada en funcionamiento de nuevas terminales.

La deuda a largo plazo con vencimiento superior a un año prevista a final del ejercicio de 2009 ascenderá a 10.074 millones de euros, estimándose que la misma, al término del ejercicio de 2010, se situará en torno a los 12.056 millones de euros, lo que supone un incremento neto de 1.982 millones de euros, que se desglosan en nueva disposición de deuda en 2010 por importe de 2.285 millones de euros y amortización en el año de 302 millones de euros. Si bien la reducción de los niveles de crecimiento de tráfico ha supuesto tener que extender en el tiempo el servicio de la deuda, el nivel de

endeudamiento es compatible con la capacidad de AENA de generar recursos en el medio y largo plazo y permite asegurar las inversiones necesarias sin sobrecargar la presión tarifaria sobre los usuarios. Por otro lado, el ciclo de inversiones de AENA entra en una nueva fase menos exigente con la finalización de las obras y puesta en operación de las grandes inversiones de Madrid y Barcelona y las previstas en los próximos años de Málaga y Alicante, entre otras, y se producirá una reducción de la deuda como consecuencia de la menor necesidad de inversión.

En relación con las tasas que aplica AENA para la recuperación de los costes incurridos en aeropuertos y en navegación aérea, me gustaría indicar que, aunque las tasas aeroportuarias que deben abonar las compañías aéreas y pasajeros son muy competitivas e inferiores a la media de los aeropuertos europeos, no ocurre lo mismo con las tasas de navegación aérea que deben pagar las compañías aéreas que se encuentran entre las más altas de Europa, debido fundamentalmente a unos costes salariales muy altos de los controladores de la circulación aérea. Por este motivo estamos tratando, mediante un proceso de negociación con el colectivo de controladores, de aumentar la productividad de forma que estas tarifas vayan ajustándose a medio plazo a la media de la Unión Europea. Por otro lado, la congelación de todas las tarifas de AENA prevista en estos presupuestos de 2010, junto con el resto de medidas, permitirá minimizar los efectos negativos de la crisis y, a la vez, garantizar la competitividad de nuestro sector.

En resumen y finalizo, señorías, AENA se plantea con el presupuesto de 2010 el reto de hacer frente a la actual crisis económica, manteniendo los más altos niveles de seguridad y calidad, reduciendo los costes y siendo más eficientes, favoreciendo así al sector del transporte aéreo en general, y, en concreto, a la principal industria de este país, el turismo. Somos conscientes de la trascendencia socioeconómica del transporte aéreo y por ello tratamos de contribuir a mejorar su competitividad no solo en el corto, sino también en el medio y largo plazo. Por este motivo, los presupuestos que AENA somete a la consideración de esta Cámara contemplan también un importante conjunto de actuaciones inversoras que tienen como fin desarrollar la capacidad de nuestros aeropuertos y sistemas de navegación aérea con la antelación suficiente para hacer frente de forma óptima al crecimiento de la demanda tras la salida de crisis. En definitiva, los presupuestos de AENA para 2010 permitirán seguir modernizando la red aeroportuaria y de navegación aérea, proporcionando unos servicios seguros, de calidad, sostenibles, con capacidad para hacer frente a la demanda futura y ofreciendo unos precios muy competitivos, en resumen, capaces de dar respuesta a las necesidades y expectativas de todos los usuarios del transporte aéreo y continuar siendo un importante motor de desarrollo económico.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Los grupos parlamentarios pueden intervenir por un tiempo de diez minutos.

¿Señor Jorquera, va a intervenir? (**Asentimiento.**) Tiene usted la palabra.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Quiero saludar, en primer lugar, al director general y presidente de AENA y darle las gracias por su presencia. Voy a procurar ser muy breve. Como usted sabe, en Galicia existe una preocupación por la situación de sus aeropuertos, ya que han registrado una importante caída del tráfico de pasajeros en el último año y medio, aunque haya habido un pequeño repunte este verano; algo que tiene que ver, sin lugar a dudas, con la crisis económica pero también tiene que ver, desde nuestro punto de vista, con la escasez de oferta de destinos, con la dependencia de las conexiones vía Madrid, que entre otras cosas está provocando que el cercano aeropuerto Sa Carneiro de Oporto absorba cada vez una cuota mayor de clientes gallegos. Esto, desde nuestro punto de vista, tiene que ver sobre todo con el modelo de gestión aeroportuaria; saludamos los compromisos adquiridos para establecer órganos de coordinación de cara a diversificar rutas, pero consideramos que es insuficiente, que hay que reconsiderar el modelo de gestión aeroportuaria, y también tiene que ver con las dotaciones, con las infraestructuras de los tres aeropuertos gallegos, aunque en menor medida que el factor anterior.

Me gustaría aprovechar su intervención para clarificar las inversiones que se consignan en los Presupuestos Generales del Estado en lo que a los tres aeropuertos gallegos se refiere. En primer lugar, para el aeropuerto de Labacolla en Santiago de Compostela, si sumamos los distintos conceptos, el volumen de inversiones supera los 40 millones de euros; de ellos, 32 millones se destinan a la construcción de la nueva terminal, pero nos llama la atención que en la proyección que acompaña a estos Presupuestos Generales del Estado la previsión de inversión es sensiblemente superior para el próximo año 2011, 46.800.000 euros y sobre todo se concentra el grueso de la inversión en el año 2012, 61.700.000 euros. Con esta programación existe el temor de muchos santiagueses —y no solo de santiagueses, dado que estamos hablando del aeropuerto central de Galicia— de que se pueda retrasar el fin de realización de este nuevo edificio de la terminal que, como usted bien sabe, estaba previsto para el año 2012. Hay nuevos retrasos dado que la demanda inicial totalmente superada por los acontecimientos es que la nueva terminal estuviese operativa coincidiendo con el Año Xacobeo, el próximo 2010. Nos gustaría que nos clarificara este extremo, por qué motivo se concentra el grueso de la inversión en el año 2012 precisamente el año en el que tenía que estar terminada esta obra y si no conlleva un peligro el cumplimiento de los compromisos adquiridos en lo que se refiere a plazos de ejecución.

Por lo que respecta al aeropuerto de A Coruña, gran parte de los aproximadamente 28 millones de euros de inversión que se contemplan los concentra la construcción de los nuevos aparcamientos y viales de servicio. Existe una total y absoluta infradotación en lo que se refiere a la mejora de campos de vuelo, ampliación de la plataforma sur, la ampliación de pista, y no hay dotación para la nueva terminal en la proyección que hacen. Se contemplan las primeras inversiones para el año 2011 cuando inicialmente estaba previsto que esta nueva terminal o la ampliación de la terminal actual fuese una realidad en el año 2012. Nos gustaría que nos clarificara estos aspectos.

Ya para concluir, por lo que se refiere al aeropuerto de Peinador en Vigo, la situación es muy semejante a la del aeropuerto de Alvedro en A Coruña. Hay una dotación muy pequeña para la ampliación de la nueva terminal, se difiere el grueso de la inversión para los años 2012 y 2013, el resto de las partidas están muy poco dotadas a excepción de la construcción de nuevos aparcamientos y el nuevo edificio del bloque técnico que absorbe más de 20 millones de los algo más de 23 millones de inversión que se contemplan para el aeropuerto de Peinador. Nos gustaría saber cuáles son las previsiones reales de AENA en cuanto a las mejoras en los aeropuertos de A Coruña y Vigo, que no se circunscriben, como usted bien sabe, a la necesidad de dotarlos de nuevos y mejores aparcamientos.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Tiene la palabra el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Bienvenido, señor presidente de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles de Navegación Aérea, AENA. De entrada, quiero agradecerle su explicación, que es un ejemplo de explicación sucinta pero a la vez con datos que pueden interesar a quienes tenemos que estar hoy aquí haciendo preguntas.

En relación con la exposición del señor presidente, yo quisiera en primer lugar hacer mención a algo que se ha señalado anteriormente, que es la petición de que cuanto antes se haga pública la contabilidad analítica de la empresa por los distintos centros de producción, que sería lógicamente cada uno de los aeropuertos de la red. Creo que esto es un imperativo de transparencia y se hace difícil pensar que de una gran infraestructura como es el aeropuerto de Barajas uno no sepa lo que cuesta, uno no sepa lo que ingresa y uno no sepa, por tanto, cuál es el balance. Creo que hay que subsanar esto cuanto antes. Me constaba y la señora secretaria de Estado también se ha referido a la voluntad de preparar y hacer públicos cuanto antes estos datos. De hecho, el Gobierno está obligado por el Congreso desde hace dos años a petición de Convergencia i Unió a presentarlos. El año pasado se nos dijo también que sería a final de año. Esperamos que esta ocasión sea la buena. Yo creo que es importante este ejercicio normal, yo diría que no es un ejercicio especial

de transparencia, es simplemente un ejercicio de que en cualquier entidad si fuera privada lo conoceríamos como derecho que asiste a los accionistas; siendo pública, este derecho no solamente no es menor sino mayor por parte de todos los ciudadanos. Una vez más quisiera dejar constancia de esta petición y en cualquier caso la esperanza de que esto sea pronto una realidad.

Quisiera decir que a nuestro grupo le parece bien la congelación de las tarifas. En estos momentos en los cuales el sector de la navegación aérea sufre problemas importantes que, como mínimo, intente hacer este ejercicio, y me parece aún mejor el ejercicio de reducir gastos. Uno siempre tiene la sensación cuando entra en temas aeroportuarios españoles, de que tenemos una elevada calidad de las instalaciones en casi todas y en las que no se está poniendo al día, hecho positivo; se decía que para un país turístico esto es básico y bueno. Nadie podría no compartir esta voluntad, pero hay la sensación de que a lo mejor las cosas podrían gestionarse de forma que hubiera un equilibrio mejor. Esto conlleva una previsión presupuestaria de una cierta pérdida, lógicamente con todas las previsiones que hay después de dotaciones de fondos, de amortización, de resultado financiero, etcétera. Ha de ser un objetivo de la empresa seguir esta línea de disminución de los costes e intentar aumentar los ingresos, especialmente los comerciales que son los que de alguna forma pueden coadyuvar más. Desde el punto de vista global, pocas reflexiones más. Esperamos que este presupuesto se pueda gestionar, se pueda cumplir y que seamos capaces de maximizar los beneficios y minimizar las pérdidas.

Me permitirá que haga unas reflexiones en relación con las previsiones acerca de los aeropuertos situados en Cataluña. En las inversiones del aeropuerto de Barcelona, lógicamente la época de las grandes inversiones, el desarrollo del plan director está tocando a su fin, frente a una inversión prevista de 350 millones el año 2009 baja en 2010, creo que es normal y nadie se puede escandalizar. Se ha cumplido un ciclo inversor que empezó en el año 1998 y ahora se está acabando. Es un aspecto a tener en cuenta y a mí me gustaría hacer unas cuantas preguntas. En primer lugar, hay una partida importante de 116 millones relativa al nuevo edificio terminal, obras civiles e instalaciones, me imagino que se refiere al pago de todo lo que ya está ejecutado en estos momentos de la nueva terminal T-1.

Igualmente, me gustaría que nos explicara otra partida referida a sistemas de información y comunicaciones por un valor de prácticamente 39 millones de euros. Me gustaría conocer si una decisión importante, como es la de iniciar el edificio satélite, para el cual hay una partida en el año 2010, tanto para el edificio como para la plataforma de aeronaves, se ha tomado ya o si se tiene la prudencia de esperar a ver cómo evolucionan los tráfico. Le hago la misma pregunta sobre algo en lo que veo que hay una dotación en un programa importante plurianual, que es la remodelación de las terminales actuales.

Por lo que se refiere al aeropuerto de Girona, veo que hay una baja sustancial en los presupuestos, de 44 millones pasan a 22. De hecho, este no es un momento en el que estén previstas grandes inversiones, pero es un aeropuerto que, contrariamente a otros, ha seguido creciendo, está prestando grandes servicios, está por encima de aeropuertos de ciudades mayores como el de Valencia en cuanto a tráfico y, sin embargo, no solo vemos que no hay previstas inversiones, sino que hay algunas determinaciones de los planes directores de culminar las mejoras de este aeropuerto. Me gustaría que nos hiciera alguna acotación respecto a este tema.

Respecto al aeropuerto de Sabadell, no tengo preguntas que hacerle. En cuanto al aeropuerto de Reus, el ritmo de inversiones este año baja y están previstas también inversiones para iniciar este año en la nueva terminal. Es una necesidad y me gustaría que pudiera explicarnos si efectivamente se va a acometer esta inversión, de manera que, a pesar de la muy reducida inversión prevista para el año 2010, este aeropuerto se vaya a dotar de la nueva terminal. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Agradezco su presencia, las informaciones y espero las respuestas del señor presidente de AENA.

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

La señora **MONTESINOS DE MIGUEL**: Bienvenido a esta Comisión. En esta ocasión yo también soy novata en cuanto al seguimiento de los presupuestos de AENA, por tanto, jugamos en el mismo campo, pero no deja de sorprenderme una cosa que en el inicio, cuando empecé a contrastar datos, columnas y cifras, me llamó enormemente la atención y es que, por primera vez, durante la pasada legislatura y en lo que va de ésta AENA no va a cumplir con las previsiones de inversión aprobadas en los Presupuestos Generales del Estado de 2009. No sabemos si es porque los datos del escenario que barajaban ustedes cuando se elaboraron los anteriores presupuestos no se ajustaban a la realidad y, por tanto, los presupuestos en cierto modo eran engañosos —y se lo digo con todo el cariño que se puede decir ese término— o si, por el contrario, era porque ya tenían previsto esa desviación de unas partidas, en este caso de las regionalizadas, de unos aeropuertos a otros. Se lo digo porque comunidades autónomas como la Comunidad de Madrid, la Comunidad Valenciana, la de Extremadura, el País Vasco, Rioja, etcétera, van a dejar de percibir inversiones en porcentajes que oscilan del 24 al 60 por ciento. Esta situación no se comprende, o por lo menos nosotros inicialmente no la comprendemos, y además nos preocupa enormemente por si eso de nuevo se refleja en los Presupuestos Generales del Estado del año 2010. Por otra parte, hay comunidades autónomas que van a percibir más de lo que estaba previsto, comunidades como Castilla-La Mancha, Aragón, Cataluña, etcétera.

En primer lugar, le quisiera preguntar: ¿A qué se debe semejante descompensación?

En lo que se refiere a la inversión real prevista para el próximo año 2010, AENA incrementa su inversión total en un 5,6 por ciento respecto al año anterior, como hemos visto a lo largo de esta mañana. Por el contrario, lo que sorprende es que el citado incremento se debe básicamente al aumento de inversiones en determinadas comunidades autónomas, produciendo un claro desequilibrio territorial. Este es el caso de comunidades autónomas como Andalucía, Castilla-La Mancha, Cataluña, etcétera. En algunos momentos cabría preguntarse a qué modelo de gestión pertenece esta distribución de inversiones. ¿Se está tratando del modelo de la AENA creada en el año 1991 o, por el contrario, se trata ya del modelo de gestión anunciado por su ministro y cuyo compromiso de presentación es el 31 de diciembre de este año? Eso es lo que nos gustaría saber. En resumidas cuentas, nos gustaría que nos dijera cuáles son los objetivos reales que persigue AENA en estos presupuestos de 2010 porque, sin querer ni prejuzgar nada y simplemente a la luz de los datos de inversión real, parece como que se quisiera beneficiar a determinadas comunidades frente a otras. Si no es así, explíquenoslo y se lo agradeceremos enormemente, porque se ha visto un cierto beneficio hacia comunidades autónomas que se ha puesto de manifiesto en varias iniciativas parlamentarias. Por tanto, insistimos, ¿a qué modelo presupuestario responde AENA?

En cuanto a los planes directores, nos gustaría conocer qué grado de ejecución alcanzan y cuáles habría que revisar. Por otro lado, somos conscientes de la deuda que acumula el ente público que dirige. En ese sentido, quisiera preguntarle de qué forma tiene prevista la amortización de la deuda, teniendo en cuenta el nivel de inversiones que proponen y en la forma que lo proponen y de qué forma tienen previsto transferir esta deuda proporcionalmente a una comunidad, si es que lo que tiene previsto es transferir la gestión aeroportuaria. Por otra parte, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, AESA, dentro de la política de seguridad que está realizando, exige la homologación de los aeropuertos que gestiona AENA. Sabemos que una de esas homologaciones consiste en eliminar o hacer homologable cualquier obstáculo que aparezca en la zona o campo de vuelo, por ejemplo, antenas ILS, etcétera. ¿De qué forma se han contemplado estas inversiones en los presupuestos?

No solamente usted, sino también la señora Gutiérrez, adelantaban la congelación de las tasa aéreas. El Grupo Parlamentario Popular entiende que eso no es suficiente y que, si realmente queremos ser competitivos, lo que se debería proponer en esta ocasión es rebajarlas a la mitad. Me gustaría también conocer su opinión al respecto.

Me sorprende el hecho de que a lo largo de toda su exposición no haya hecho referencia alguna a los problemas que acaecieron a determinados aeropuertos a lo largo de este año. Todos recordamos —y no haría falta detallarlo en exceso— lo sucedido en Barajas en el mes

de enero, que propició que la ministra se desplazara a hasta Siberia para conocer situaciones de aeropuertos que desde luego en nada se equiparaban con el de Barajas. Nos gustaría saber hasta qué punto eso le sirvió de aprendizaje para prever en estos presupuestos de qué forma se pueden atajar esos problemas, ya que tenemos el convencimiento de que de poco sirvió el viaje realizado por la ministra. Lo que sí nos preocupa es que no se adopten medidas para que eso no vuelva a ocurrir. A lo largo de todo el año hemos visto también problemas que han sucedido en el aeropuerto de Asturias. Nos gustaría saber dónde está la filosofía de estos presupuestos para atajar y resolver problemas como los que han sucedido el año pasado en aeropuertos españoles.

Señor presidente, termino con estas preguntas, quizá alguna de ellas excesivamente amplia o generalizada. Me gustaría que me las respondiera, pero en caso de que a alguna de ellas no pudiera hacerlo, le rogaría que me la contestara por escrito.

El señor **PRESIDENTE**: Por último, por el Grupo Parlamentario Socialista, doña Dolors Puig.

La señora **PUIG GASOL**: Ya que es su primera vez, bienvenido a esta que es su Comisión.

Estos presupuestos que nos ha explicado han sido, a mi entender, sintéticos y clarificadores. Nos ha explicado que cumplen con las directrices del Gobierno, que son las de austeridad y contención del gasto, pero también cumplen con los objetivos y prioridades estratégicos planteadas por AENA y que ya vienen del PEIT. Como usted ha dicho, por un lado, pretenden minimizar los efectos negativos de la crisis y, por otro, seguir desarrollando las bases de futuro que garanticen la competitividad y viabilidad económica de los servicios aeroportuarios de este país. Quisiera destacar algunos de los que no se han puesto en marcha. Priorizando, en primer lugar, tenemos, como no podía ser de otra manera, la seguridad. Estos presupuestos refuerzan temas de seguridad. También hay recursos para la mejora de la operatividad aérea y aeroportuaria. Otro de los temas en los que ha hecho hincapié es la sostenibilidad medioambiental. Estos presupuestos contemplan las medidas necesarias para la reducción de los ruidos en las poblaciones próximas a los aeropuertos y también la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero porque ya hace tiempo, desde que entramos en el poder en 2004, los socialistas trabajamos transversalmente para cumplir Kioto y nos parece muy importante que una de estas medidas sea la de bajar los gases de efectos invernadero, así como potenciar la eficiencia energética y el uso de energías renovables.

Pero estos presupuestos también contemplan la capacidad de las infraestructuras y la mejora de operatividad de los servicios, potenciando la innovación tecnológica y la intermodalidad con el objetivo —porque tenemos objetivos muy ambiciosos— de llegar hasta 311 millones

de pasajeros en 2020. Hoy tenemos que poner la base para el futuro y ustedes ya lo están haciendo.

Ya ha dicho que también aumenta parte de su presupuesto porque esto le permite la puesta en servicio del aeropuerto de Málaga en 2010. Además, estos presupuestos son adecuados para nosotros porque consiguen la modernización de las infraestructuras aeroportuarias y avanzan las actuaciones inversoras que están previstas en todos los aeropuertos que gestiona AENA. Quisiera repasar todos los aeropuertos, porque hablamos mucho de Valencia, de unos y otros... Les voy a dar la lista aunque me extienda un poco. Se va a poner en marcha la nueva terminal de Málaga, pero hay ampliación y modernización de los aeropuertos de Gran Canaria, Fuerteventura, Lanzarote, La Palma, Tenerife —Norte y Sur—, Palma de Mallorca, Ibiza, Almería, Alicante, Valencia, Jerez, Girona, Murcia, Santiago de Compostela, A Coruña, Vigo, Sevilla, Córdoba, León, Badajoz, Bilbao, Santander, Reus, Pamplona, Melilla, Logroño y el helipuerto de Algeciras. En todos estos sitios se va a trabajar o a modernizar las infraestructuras. Por último, ya ha empezado a hablar de la definición y desarrollo del nuevo modelo de gestión aeroportuaria. Es algo que tenemos que hablar y esto ya es un principio. En estos presupuestos iremos definiendo este modelo.

Pero, señor Lema, hay algo que me preocupa. En la cuenta de resultados de AENA vemos que año a año se está produciendo un constante incremento del endeudamiento de la entidad. Con los datos disponibles comprobamos que en el año 2010 este endeudamiento va a superar los 10.000 millones de euros. Desde luego esta cantidad es ciertamente elevada, pero no se puede olvidar que se debe a que el volumen de las inversiones que se han acometido en los aeropuertos españoles durante estos últimos años es el más importante de la historia de AENA, ya que se ha multiplicado el esfuerzo inversor previsto en 2004. También podríamos decir que las terminales que hoy tenemos ya en marcha son estupendas. Es necesario tener en cuenta que hemos acometido las grandes inversiones que necesitaban nuestros aeropuertos y que los hemos situado a la vanguardia europea. Podemos recordar hoy aquí la T-4 o la terminal 1 del aeropuerto de Barcelona —puesta en servicio, por cierto, con un gran éxito— o las que próximamente se inaugurarán en los aeropuertos de Málaga o Alicante; sin olvidar, por supuesto, la ampliación del aeropuerto anteriormente dicho con la T-4 que en estos temas es el que más creció en el año 2007. Todas estas inversiones tienen una muy importante repercusión en la economía de nuestro país y en el turismo. No debemos olvidar que somos una zona turística y que los aeropuertos sirven para incentivarlo, lo cual hoy en día resulta más necesario que nunca. Por ello, creo que es necesario reconocer el papel que AENA juega para que los aeropuertos no supongan en ningún caso un cuello de botella para los negocios y el turismo de nuestro país.

No obstante, creo que es necesario que como presidente de AENA nos aclare varios aspectos que pueden

despertar dudas sobre la gestión financiera de AENA. Le quisiera preguntar primeramente: ¿El hecho de que el endeudamiento de AENA supere el año que viene la cifra que antes he indicado implica que se ha incurrido en algún tipo de despilfarro en la gestión? Luego le preguntaría: ¿Puede AENA hacer frente con sus propios recursos a un endeudamiento tan significativo?

Teniendo en cuenta la situación actual, nos enfrentamos a una caída generalizada del tráfico aéreo —y usted ya lo ha comentado— en el contexto local pero también en el internacional. Esta caída supone un impacto muy significativo sobre los ingresos de AENA, y es justo reconocerlo, que acomete un importantísimo volumen de inversiones sin recurrir en ningún momento a los presupuestos del Estado. Además de las inversiones que realiza AENA, me gustaría conocer si por su parte se están llevando a cabo medidas austeras o bien innovadoras en los gastos en consonancia con los tiempos de crisis económica que estamos viviendo.

Por último, y antes de acabar mi intervención, me gustaría decirle que, como usuaria de la T-1 de Barcelona, señor Lema, mi percepción es muy buena; buenísima. Cada semana utilizo la T-1. No obstante, quisiera preguntarle —no sé si solo es mi percepción— qué balance hace AENA de los cien días transcurridos desde la entrada en operación de la nueva terminal 1 de pasajeros de El Prat en términos de evolución del tráfico aéreo, parámetros de calidad de los servicios, puntualidad —por qué no—, nivel de satisfacción de los pasajeros, qué quejas hay y qué reclamaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Para dar respuesta a las preguntas planteadas, señor Lema, tiene la palabra.

El señor **DIRECTOR GENERAL-PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA** (Lema Devesa): Trataré de ser muy breve y de dar respuesta a lo máximo que pueda.

Con respecto a los aeropuertos gallegos, salvo el de Santiago de Compostela que —como saben— en los últimos meses es de los aeropuertos que tienen un tráfico acumulado y un crecimiento positivo —tengo aquí los datos del mes de agosto: aunque es modesto, creo recordar que es del 0,3 por ciento—, en el último año hay una disminución del tráfico, a mi juicio, como consecuencia fundamentalmente de la crisis. Si vemos la evolución de los años anteriores los aeropuertos gallegos han tenido unos crecimientos muy fuertes. Creo que la principal misión de AENA es una de las que ya comenté en mi intervención: garantizar la capacidad de esos aeropuertos y, lógicamente, con los más altos niveles de seguridad. No me canso de repetir que en el tráfico aéreo la seguridad es lo primero. Con los máximos niveles de seguridad debemos hacer las inversiones precisas para tener en cada momento la capacidad necesaria para que las infraestructuras aeroportuarias no sean un freno al desarrollo de una determinada región. Por tanto, aparte

de las inversiones que vamos a tener y que vamos a cumplir —estos temores que puede haber de alguna anualidad en algún año más que otro son consecuencia fundamentalmente de ajustes en las obras, actualizaciones de programación o a veces incluso del efecto pago—, se han iniciado una serie de acciones como fue la creación del Comité de Rutas Aéreas de Galicia con el objetivo de coordinar acciones y poner en valor la potencialidad de Galicia. Debemos coordinar todas las instituciones que tienen interés en el desarrollo de los aeropuertos gallegos con objeto de hacer todo lo posible para atraer el mayor número de rutas posible en Galicia y que aumente el tráfico. Yo creo que las inversiones están claras. El señor Jorquera en su documentación las tiene. Únicamente habría que resaltar que en el caso de Santiago de Compostela hemos iniciado las obras del edificio terminal hace aproximadamente dos meses. Es verdad que estuvo parado durante un año y pico por un problema de expropiaciones, porque no teníamos los terrenos para iniciarlas, por tanto, no podrán estar para el próximo año, para el Xacobeo, pero esperamos cumplir los plazos marcados en el contrato de una manera estricta e incluso procuraremos adelantarlos en lo que sea posible.

En cuanto a las preguntas del señor Macias, respecto a la contabilidad analítica yo creo que lo contestó la secretaria de Estado perfectamente. Esperamos que a final de año la tengamos y con el nuevo modelo aeroportuario podamos estar en condiciones de dar esa información. Le agradezco mucho su comentario respecto a la valoración positiva de la congelación de tarifas y reducción de costes. En una situación de crisis nuestra política es tratar de reducir costes en lo posible y aumentar los ingresos que sean posibles, que son los ingresos comerciales. En cuanto a los aeropuertos de Cataluña, quiero decirle que en el edificio satélite estamos con la redacción del proyecto, queremos tener el proyecto preparado y la decisión de la obra sería cuando el tráfico lo requiera. Como saben, el tráfico está creciendo, pero creo que no podemos hacer inversiones a piñón fijo, sino que tenemos que tener la suficiente flexibilidad y sentido común para ir las adaptando a las necesidades. Lo que sí queremos —repito—, con la filosofía de que nunca la falta de infraestructuras sea un freno al desarrollo de un determinado aeropuerto, es tener las cosas preparadas. Estamos con el proceso de redacción del proyecto del edificio satélite y, dependiendo de la evolución del tráfico aéreo, lo contrataríamos en su momento. Lo mismo le puedo decir del caso del aeropuerto de Reus. Hemos hecho una ampliación del edificio terminal recientemente y también estamos redactando el nuevo terminal para sacarlo tan pronto como la necesidad del tráfico lo requiera.

En cuanto a las preguntas de la señora Montesinos, quiero comentarle que, en cuanto al cumplimiento de los presupuestos, a nivel global se van a cumplir totalmente. En 2009 cumpliremos el presupuesto, los 1.754

millones de euros que tenemos asignados. A nivel de aeropuertos, y por comunidades autónomas, siempre hay algunos desajustes debido fundamentalmente a ajustes en las obras, a actualizaciones de programación o a efectos pago, pero en ningún caso nuestra programación está enfocada a que exista ninguna discriminación por comunidades autónomas, sino que las inversiones las planificamos en función de los planes directores y los planes directores —que es otra de las preguntas que me hacía— son herramientas de planificación estratégica, no son herramientas de control de inversiones. Los planes directores se hacen en función de unas prognosis de tráfico. Tratamos de que sean lo más acertadas posible, pero a veces se desvían de la realidad y las obras las ligamos al cumplimiento de esas previsiones de tráfico. Un plan director es un documento que tiene que estar vivo en todo momento, de hecho, estamos en continua actualización, pero en todo caso la norma nos especifica que deben ser revisados cada ocho años. Esa legislación, obviamente, la cumplimos al pie de la letra.

En el caso de la deuda, como ya dije en mi intervención, AENA tiene capacidad suficiente para absorber la deuda a largo plazo. Además, nos parece que está en unas condiciones bastante favorables. Si no recuerdo mal —y hablo de memoria—, la tenemos aproximadamente con un tipo de interés del 2,94 por ciento medio y a un plazo medio de 17,8 años, lo que nos da un margen de maniobra importante. Según la programación que tenemos hecha, y como consecuencia de que las inversiones más fuertes están realizadas y el tráfico aéreo esperamos que sea positivo en el año 2011 —de hecho, en los últimos cinco meses el decrecimiento ha sido menor y esperamos que esta tendencia siga—, esos factores, esa menor presión de la deuda y la previsión del crecimiento del tráfico, nos indican que nuestra deuda empezará a decrecer a partir del año 2015 de una manera clara.

En cuanto a la homologación de las instalaciones para el cumplimiento de la normativa OACI, que fue traspuesta por el real decreto recientemente aprobado por el Ministerio de Fomento respecto a las características físicas y de homologación que deben tener los gestores aeroportuarios para garantizar la seguridad en los aeropuertos, estos presupuestos lo contemplan. AENA ha hecho un plan de inversiones que ha presentado a AESA, tenemos un plazo hasta el año 2016, pero vamos a intentar acortarlo y que en el año 2014 estén todas esas actuaciones realizadas y hemos previsto —si tampoco me falla la memoria— 232 millones de euros para la adaptación de las instalaciones aeroportuarias, para el cumplimiento de la normativa y que, lógicamente, está recogido en estos aeropuertos.

En cuanto a las tasas, nos parece que AENA ha hecho un tremendo esfuerzo en la congelación de las mismas, y seguiremos haciéndolo. No hay que olvidar —repito— que las tasas aeroportuarias de AENA son las más bajas de Europa y, aunque las tasas de navegación aérea son más altas, el conjunto de las dos, las estimaciones de

coste que hemos hecho para las compañías aéreas, está por debajo de la media europea. ¿En qué estamos trabajando de una manera muy fuerte? En tratar de rebajar las tasas de navegación aérea, las que son altas, mediante un proceso de negociación con el colectivo de controladores de tráfico aéreo, cuyo salario es la principal causa de que estas tasas estén tan altas. Por tanto, el hecho de congelarlas ha representado un esfuerzo de gestión y económico grande para AENA, pero representa un elemento de mejora y de ayuda a la economía y al turismo importante.

En cuanto a problemas que hemos tenido en algunos aeropuertos, efectivamente, estamos aprendiendo de los problemas que tenemos y tratamos de que no vuelvan a repetirse. En cuanto al que ha citado, puedo anunciarles que el consejo de administración de AENA en su última reunión licitó un servicio, un plan de actuaciones invernales en el aeropuerto de Madrid-Barajas, en el que vamos a invertir cerca de 3 millones de euros precisamente para estar preparados para el futuro y que la nieve no nos vuelva a afectar de la manera tan fuerte que lo hizo.

En cuanto a las preguntas de la diputada del Grupo Socialista respecto al endeudamiento, voy a repetir un poco lo que he dicho. Pensamos que este endeudamiento no es en absoluto un despilfarro de la gestión. La deuda se ha incrementado porque se han realizado inversiones muy fuertes que son por todos conocidas, como son los casos de Madrid, en la que hemos invertido más de 6.000 millones de euros, Barcelona, Málaga, Alicante, y ahora estamos con el Plan Canarias, etcétera. La inversión total estimada por AENA en el periodo 2005-2020, para la que el Ministerio de Fomento ha definido el Plan estratégico de infraestructuras, asciende a 21.570 millones de euros, frente a una inversión prevista en el PEIT de 2005 de 15.700 millones de euros. Este proceso inversor fuerte no se ha podido atender con los ingresos por tasas aeroportuarias ni con ingresos comerciales, por lo que ha sido necesario, como decía antes, recurrir al endeudamiento. Con los niveles de inversión planificados hasta el año 2012 está previsto que la deuda alcance alrededor de 14.000 millones de euros, y en un informe realizado en 2004 por la consultora Deloitte se estableció una previsión de deuda de 10.700 millones de euros, es decir, 3.000 millones menos que la deuda prevista, pero consideraba una ejecución de inversión en ese periodo de 10.596 millones de euros, mientras que las inversiones reales ejecutadas hasta la fecha y la nueva programación es muy superior y asciende a 16.176 millones de euros. Es decir, 5.570 millones de euros más que la prevista en el año 2004, lo que representa un 53 por ciento más. Esto nos demuestra que AENA ha sido capaz de generar recursos con niveles de eficiencia superiores a los que teníamos previstos en el año 2004. Por otra parte, como decía, creemos que el coste medio de la deuda de AENA, con un plazo largo, de 18 años, que como dije es del 2,94 por ciento, es ventajoso con respecto al coste de financiación de otras entidades. Esto

nos permite poder ser optimistas en cuanto a la capacidad de AENA para soportar esta deuda. Quiero resaltar que este esfuerzo inversor de AENA ha sido el más importante de toda su historia y se ha realizado con el fin de que los aeropuertos dispusieran de los máximos niveles de seguridad y de la suficiente capacidad y niveles de calidad.

Los costes constituyen también una de nuestras políticas en la actualidad. Una de las áreas concretas en las que estamos trabajando es, fundamentalmente, la mejora de la eficiencia en la explotación de los aeropuertos en las áreas comunes a todos. Por ejemplo, destacaré que estamos en un proceso de mejora de la eficiencia de la gestión energética que, sin disminuir la calidad de los servicios, nos permite en estos momentos un ahorro de alrededor de 20 millones de euros en la factura de la energía eléctrica. También estamos trabajando en medidas de aumento de la eficiencia en la explotación de navegación aérea, mejorando la productividad de los servicios de control, rediseñando y negociando con el colectivo de controladores, ajustando la capacidad de la demanda real y aumentando la flexibilidad para adaptar dinámicamente las configuraciones operativas, lo que en una palabra se traduce en ordenar de manera más eficiente los recursos que tenemos y pagar menos horas extras.

Finalmente, y si me lo permiten, haré una pequeña reflexión con respecto a los datos de nuestra valoración de la terminal 1. Cuando en el mundo aeroportuario se diseña una terminal, infinidad de veces el sueño del arquitecto se convierte en la pesadilla del pasajero, de la compañía aérea y del operador aeroportuario. Nosotros estamos seguros de que en el caso del aeropuerto de Barcelona no pasó eso, sino todo lo contrario. Aquí el sueño del pasajero, de la compañía aérea y del operador de tener una terminal eficiente, cómoda, segura y con una buena estética ha sido realmente materializado por los arquitectos y los ingenieros que lo han diseñado, de tal manera que la terminal 1 del aeropuerto de Barcelona es un excelente edificio terminal, no solo desde el punto de vista estético, sino desde el punto de vista operativo y funcional, que desde mi punto de vista es lo más importante. Como saben, empezó a funcionar de manera progresiva, primero trasladamos la alianza Star Alliance, después la de Oneworld y, si no me equivoco, el día 25 de este mes trasladaremos la última, que es Sky Team, y lo mejor que podemos decir es que en estos meses que lleva funcionando la mejor noticia es la ausencia de noticias. Existe una absoluta normalidad. No tenemos reclamaciones de maletas que se pierdan, ni reclamaciones de pasajeros, ni protestas de compañías aéreas, sino todo lo contrario, por lo que desde nuestro punto de vista, y como gestor aeroportuario, manifestamos nuestra satisfacción y nuestro agradecimiento a todas las empresas implicadas, compañías aéreas y empresas de *handling*, porque realmente nos parece que está funcionando de la manera que debe hacerlo, con absoluta normalidad.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias al presidente de AENA, al que despedimos. Recibiremos en unos minutos a la secretaria General de Transportes, que está fuera. Les quiero recordar que en la primera planta, a la salida del ascensor, en la sala Istúriz, se ha preparado un modesto refrigerio, acorde con la crisis, para aquellos de los presentes que quieran no desfallecer, porque vamos a continuar sin parar hasta que concluyamos. **(La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la Presidencia.—Pausa.)**

— **DE LA SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTA DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, S.A. (SEITSA) (RODRÍGUEZ-PIÑERO FERNÁNDEZ). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (NÚMEROS DE EXPEDIENTE 212/000704, 212/000709, 212/000710 Y 212/000711), CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) (Número de expediente 212/000799) Y MIXTO-BNG (NÚMEROS DE EXPEDIENTE 212/000666, 212/000668 Y 212/000669).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Damos la bienvenida a la secretaria General de Infraestructuras y presidenta de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre, la señora Rodríguez-Piñero, cuya es la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTA DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITSA**, (Rodríguez-Piñero Fernández): Señoras y señores diputados, como saben esta es la primera vez que comparezco, como secretaria General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento y como presidenta de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre, pero también saben SS.SS. que, hasta el momento en que fui designada para este cargo, fui la portavoz de Economía del Grupo Parlamentario Socialista y quiero, en primer lugar, reconocer públicamente el trabajo que hacen todos los diputados, especialmente en estos momentos. Soy muy consciente de lo que es la tramitación de la ley de presupuestos y especialmente para los grupos minoritarios, que tienen que atender todas las comisiones con muchos menos efectivos que los grupos mayoritarios. Vaya desde aquí mi más profundo reconocimiento y agradecimiento por el periodo que ocupé mi escaño.

He venido para informarles sobre los presupuestos de la secretaría general, las principales líneas de actuación y los ejes que motivan nuestra actuación. Como saben, para el Gobierno de España, las infraestructuras del transporte son una apuesta estratégica para cumplir simultáneamente tres objetivos. Desde luego, es fundamental garantizar un desarrollo de una red mallada de

las infraestructuras, que es lo que consigue realmente un equilibrio territorial, pero no es menos cierto que es fundamental la apuesta en infraestructuras para cumplir el doble objetivo de impulsar la reactivación económica y, además, reorientar el cambio en el modelo productivo; algo en lo que venimos trabajando con intensidad desde que alcanzamos el Gobierno. Esa apuesta estratégica por las infraestructuras se pone de manifiesto, una vez más, también en un momento de crisis económica como la que estamos viviendo y en un esfuerzo por contener el gasto. El presupuesto del Ministerio de Fomento no es un presupuesto de gasto, es un presupuesto de inversión. Antes se ha suscitado por algunos de los portavoces parlamentarios alguna discrepancia en torno a las cifras. Las ha dicho claramente el secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras, que ha intervenido antes que yo, y las voy a reiterar para que no haya ninguna duda. En los Presupuestos Generales del Estado para el año 2010 la inversión en infraestructuras de transporte es de 19.703,7 millones de euros, porque son inversiones tanto las del capítulo 6, como las del capítulo 7 —las transferencia que damos a los cabildos, a los consells insulares, a las entidades locales para financiar las inversiones—, como también la parte que el Ministerio de Fomento asume en las sociedades de integración del ferrocarril. Por tanto, son unos presupuestos que impulsan la reactivación económica, permiten la ocupación de 500.000 empleos, promueven el cambio de modelo y fomentan el desarrollo sostenible y la cohesión social. Tengo que decirles que este es el segundo año consecutivo que superamos la cifra de los 19.000 millones de euros, cifra que representa ya el 1,8 por ciento del producto interior bruto y las dos terceras partes de las inversiones del Estado español. Para que se hagan una idea de lo que esto representa, quiero darles un dato que quizá SS.SS. desconozcan, como yo también desconocía hasta que llegué al ministerio. ¿Saben cuántas obras hay en marcha ahora mismo en nuestro país? Hay 2.458 obras en marcha para mejorar nuestro tejido productivo, mejorar nuestra competitividad y mejorar la cohesión social. También aquí quiero aprovechar esta ocasión para expresar mi agradecimiento a todos los implicados que hacen posible que estas obras se ejecuten y, muy especialmente —me lo van a permitir—, a quienes trabajan en el Ministerio de Fomento y en las empresas públicas, sin cuyo esfuerzo sería imposible este resultado. Entre estas inversiones, la mayor apuesta que hacen el Ministerio de Fomento y el Gobierno de España en materia de infraestructuras es en el ferrocarril, que absorbe el 54 por ciento del total de las inversiones. En el próximo ejercicio los presupuestos asignados a las inversiones de los centros directivos —la Dirección General de Carreteras y la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias— y de las empresas adscritas a mi Secretaría General —ADIF, FEVE y Seitsa— ascienden a 14.022,4 millones de euros, es decir, 80 millones de euros más que en el ejercicio anterior. Con ello, la participación de las inversiones de estos centros directivos y empresas en

el total del Grupo Fomento se eleva ya al 74 por ciento. Quiero resaltar que dentro de este esfuerzo inversor, de este crecimiento de las inversiones, es verdad que las inversiones en carreteras por parte del grupo, es decir, incorporando tanto a la Dirección General de Carreteras como a Seittsa, experimentan un ligero descenso respecto al año 2009. Sin embargo, hay que explicar por qué se produce este descenso.

En primer lugar, como saben, a lo largo del año 2009 el Gobierno aprobó un plan de aceleración de obras, para ayudar en momentos donde la ocupación es el principal objetivo —y lo sigue siendo— a impulsar inversiones que permiten generar más empleo. Esto ha permitido que parte de las inversiones que estaban previstas ejecutar en el año 2010 se hayan adelantado al año 2009. También han aumentado las transferencias de capital por un importe de 105 millones y además, por primera vez, se destinan 200 millones de euros, en préstamos participativos, a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje, como consecuencia de los sobrecostes de las expropiaciones. En este sentido, quiero hacer un inciso y resaltar que, cuando fue nombrado el nuevo ministro y el nuevo equipo que formamos parte del ministerio, el ministro marcó claramente una prioridad: resolver dos problemas graves que llevaban mucho tiempo en una situación que no se había conseguido desatascar. Esto hace referencia, en primer lugar, a las autopistas de peaje, afectadas por las sentencias de los tribunales que han provocado unos sobrecostes en las expropiaciones sobrevenidos, y, en segundo lugar, a las autovías de primera generación. Me complace anunciarles que en el anteproyecto de ley de presupuestos que tienen aquí en el Congreso se inicia la solución a estos dos graves problemas y les pido que, entre todos, encontremos el consenso para acabar de solucionar definitivamente los problemas en esta tramitación de esta ley.

Por otro lado, siguiendo con las inversiones de la secretaría general, haré una breve referencia a lo que representan las inversiones en ferrocarriles. Estas suman 8.865 millones de euros, no incluimos el material móvil de FEVE, que también está adscrito a la secretaría general, y dentro de ese volumen de inversión predominan los recursos destinados a alta velocidad, tanto para mercancías como para pasajeros, que representan el 71 por ciento del total y que van a permitir seguir desarrollando los grandes ejes a los que me referiré a continuación. En materia de cercanías absorben el 9 por ciento de esa cifra total y destacan las previstas como consecuencia de los planes de cercanías de Barcelona, de Madrid, de Sevilla, de Valencia —que trabajaremos para consensuarlo con la Generalitat Valenciana—, y las actuaciones en Cádiz y Málaga. La actuación en la red convencional, tanto para mercancías como para pasajeros, recibe el 20 por ciento restante. En estas actuaciones quiero destacar particularmente las dirigidas a mejora de los sistemas de seguridad, a la eliminación y protección de los pasos a nivel y al mantenimiento necesario en la red ferroviaria. Estas inversiones van a per-

mitir alcanzar grandes hitos, también en 2010, porque en 2010 vamos a poner en servicio 513 kilómetros nuevos de línea de alta velocidad, incluyendo los que permiten la llegada del AVE a Albacete, a Valencia, pasando por Cuenca. Quiero darles un dato, que es muy ilustrativo, de por qué es tan importante la apuesta por el ferrocarril, como también por un modelo de desarrollo sostenible. Fíjense que la puesta en servicio del AVE a Madrid y de Madrid a Valencia va a permitir el ahorro de más de 80.000 toneladas de emisiones de CO<sub>2</sub> al año, y eso equivale precisamente al consumo eléctrico de todos los hogares de una ciudad de 260.000 habitantes al año. Esta es una apuesta firme y decidida por desarrollo, competitividad y sostenibilidad. También quiero destacar, porque creemos que es de una gran importancia, que por fin el puerto de Barcelona va a contar con una conexión ferroviaria en ancho internacional, a través de la concesión internacional de Figueres y Perpiñán. Antes comenté el portavoz del Grupo Popular que repetimos muchas veces que España va a ser en 2010 el país con más líneas de AVE en servicio y lo quiero volver a repetir y creo que todos tenemos que sentirnos orgullosos de eso, porque es fruto del esfuerzo de todos y nos convierte en un referente internacional. No les quepa duda que somos líderes mundiales en infraestructuras ferroviarias y en carreteras. España tiene los mejores ingenieros, las mejores empresas, los mejores equipos. Somos los mejores y eso es algo de lo que todos nos tenemos que sentir satisfechos. Yo desde luego me siento orgullosa. También vamos a proseguir las inversiones en este presupuesto de 2010 que nos van a permitir conseguir los hitos que nos hemos marcado en 2011 y siguientes. El AVE de Santiago de Compostela desde Ourense será una realidad en 2011, y lo podremos disfrutar todos.

En materia de carreteras, en el año 2010 los recursos destinados a la red de carreteras rebasarán los 5.500 millones de euros, entre los cuales se incluyen 5.100 millones de euros en inversiones directas del ministerio: se dedican un 75 por ciento a la construcción de nuevas vías y un 25 por ciento a conservación y a seguridad vial. Los 3.865 millones dedicados a construcción nos van a permitir actuar sobre unos 2.000 kilómetros de autovías y vamos a poner en servicio el próximo año más de 400 kilómetros, ejecutando obras en 1.600 kilómetros de la red. Y como resultado de todas estas actuaciones y de las que se vienen acometiendo, a finales de 2010 España tendrá ya una red con 11.000 kilómetros de autovías. En 2004 eran 8.000. Estas inversiones también nos van a permitir conseguir grandes hitos en el año 2010, como que se ponga en servicio la Hiperronda de Málaga, que la autovía de Lugo-Guntín-Ourense esté toda en obras y que en 2011 la autovía del Duero desde Soria hasta la frontera portuguesa esté toda en obras. Esto es también apostar por la cohesión territorial. Además, vamos a dar un impulso nuevo a las plataformas bus-vaio. El desarrollo de la movilidad urbana sostenible es una apuesta fundamental, en particular en las grandes áreas metro-

politanas. El año pasado dijimos que las podríamos licitar este año, y no lo hemos hecho. No lo hemos hecho porque hemos visto que los proyectos que se habían presentado nos conducían a un volumen de inversión que no nos podemos permitir y, por tanto, tenemos que ser capaces —en época de crisis es cuando más esfuerzo tenemos que hacer— de racionalizar el gasto, sin renunciar en absoluto a la funcionalidad ni a la calidad. En eso es donde se ve precisamente a los grandes ingenieros que tenemos. Vamos a presentar unos nuevos proyectos capaces de hacer unas plataformas de bus-Vao que sean mejor financiadas.

En materia de conservación y seguridad vial, quiero destacar la importancia estratégica de esta línea de actuación. Tenemos una red de carreteras cada vez mayor y cada vez va a ser mayor el esfuerzo en su mantenimiento y conservación. El 25 por ciento de las inversiones en carreteras las dedicamos a conservación y a seguridad vial. En total, 1.258 millones para el año 2010. De ese importe, el 76 por ciento se dedica a actuaciones destinadas a incrementar la seguridad vial y a eliminar, reducir los tramos de concentración de accidentes. Quiero en este sentido destacar un elemento fundamental para la seguridad vial, como es el refuerzo de firmes de carretera. Fíjense el esfuerzo que se está haciendo: entre el año 2000-2004 se reforzaron firmes en 2.000 kilómetros, con un importe total de 360 millones de euros; en el periodo 2005-2009 hemos reforzado firmes en 10.000 kilómetros, 300 millones de euros al año, y lo hacemos porque creemos que es un elemento fundamental, estratégico, de la política de inversión en infraestructuras, como también seguimos aumentando las dotaciones para la seguridad vial y para las mejoras de la señalización. También quería referirme a la eliminación de los tramos de concentración de accidentes. Aquí recogemos actuaciones específicas que están encaminadas a corregir aquellos puntos de la red de carreteras del Estado, donde estadísticamente —señalo esto— se producen más accidentes. Estas actuaciones van desde la mejora de la señalización hasta la corrección del trazado y el cambio de rasantes, además de la actuación en los tramos de concentración de accidentes que, por cierto, es un elemento dinámico, ya que apostamos por que se disminuya el número de accidentes al año y, afortunadamente, se está consiguiendo, pero es verdad que siempre vamos a querer que el número de tramos de concentración de accidentes vaya cambiando, porque es siempre una referencia a la media, y siempre vamos a estar actuando con esa perspectiva y con ese objetivo. Y para acabar con la parte de conservación, destaco también que se dedican 300 millones de euros a la conservación integral, que incluye actuaciones preventivas, generalmente programadas a lo largo del tiempo, para evitar el deterioro de la red, pero también actuaciones no programadas que son necesarias para mantener la viabilidad, como cuando se producen accidentes debidos a causas de inclemencias meteorológicas.

He hecho una presentación lo más rápida que he podido respecto a lo que son las inversiones. Haré una breve referencia, si me lo permite la presidenta, a la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte. Quiero resaltar que Seittsa es una sociedad que nace, como saben, a finales de 2005, que empieza su actuación en 2006, que en ese periodo de tiempo ha empezado a llevar adelante toda una serie de proyectos, tanto en materia de carreteras como en materia de inversiones, y que el ritmo de ejecución lógicamente se tiene que ajustar a los plazos de tiempo de las obras, unas obras que empezaron a licitarse en el año 2006. Es una sociedad instrumental que demuestra que es eficiente y que es ágil. Les voy a dar un dato. El 13 de agosto, en el Consejo de Ministros se aprobó la autorización para formalizar convenios con Seittsa para la licitación y financiación de una serie de obras en carreteras y en ferrocarriles. El 13 de agosto se autoriza la firma de los convenios. El 4 de septiembre se autorizan las modificaciones necesarias para hacerlos efectivos. El 23 de septiembre se licitan esas obras de esos convenios, y les puedo decir que en el consejo de administración de Seittsa del mes de noviembre, que se celebrará el último jueves del mes de noviembre, adjudicaremos esas obras. De agosto, en que se autoriza que se firmen los convenios, a noviembre, en que se adjudican las obras, ese es el impulso que tiene la sociedad y no les quepa la menor duda de que seguiremos trabajando para dar la máxima eficiencia y eficacia a nuestra gestión.

En definitiva, señorías, los ciudadanos de este país debemos sentirnos orgullosos del esfuerzo que estamos haciendo para disponer de unas infraestructuras modernas y de calidad. Algunas de las empresas que las llevan a cabo —como ya he dicho antes— son líderes a nivel mundial, y también lo son nuestros ingenieros. Somos un referente a nivel internacional. Pero desarrollar una red de infraestructuras de esta naturaleza requiere una gran complejidad, y es imprescindible —insistimos en ello porque nos lo creemos y lo compartimos con todos ustedes— la concertación con todas las administraciones públicas y con los agentes sociales implicados; y eso también genera una ampliación en los plazos y en la tramitación. Un elemento ilustrativo a este respecto es que entre 1999 y 2003 solo en infraestructuras viarias se estudiaron 3.394 alegaciones; entre 2004 y 2008, esta cifra ha sido de casi 8.700.

Quiero acabar con un mensaje que más de un portavoz ha señalado antes y con el que es bueno que estemos de acuerdo. Las infraestructuras no son un fin en sí mismo, son un instrumento; un instrumento para aprovechar al máximo las posibilidades de progreso económico que ofrecen esas infraestructuras. Sin embargo, tradicionalmente, cuando se presentan los Presupuestos Generales del Estado se suscita el tradicional debate sobre el reparto de las inversiones por provincias o por comunidades autónomas, centrándose más en el dato de la inversión, en las obras acabadas o en los proyectos que se ponen en marcha. Es verdad que no es posible mantener —ni

sería justo— el mismo ritmo inversor en cada sitio, si una vez que se han hecho las inversiones que se necesitan se sigue buscando el objetivo de incrementar el porcentaje de inversión y no de aprovechar todas las posibilidades que ofrecen esas infraestructuras. Por eso, creo que es fundamental que entre todos hagamos de esto el gran reto. Aprovechemos al máximo las infraestructuras que estamos poniendo al alcance de todos —y cada vez de más— y con ese esfuerzo de todos contribuyamos a conseguir un mejor y mayor desarrollo y no rivalicemos con el volumen de inversión de cada año.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): A continuación, es el momento de que intervengan los grupos parlamentarios. Les rogaría que fueran ciñéndose al tiempo acordado en Mesa y portavoces. Tiene la palabra el señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Lo procuraré. Quiero dar las gracias a la secretaria general por su comparecencia. Coincido con lo que usted ha dicho sobre que las infraestructuras no son un fin en sí mismo, sino un instrumento, un instrumento que hay que saber utilizar y aprovechar. En cualquier caso, está usted presentando los Presupuestos Generales del Estado en lo que afecta a su departamento, estamos en la Comisión de Fomento, con lo cual es inevitable que preste una especial atención a la inversión contemplada, en particular a lo que se refiere a Galicia, ya que somos una fuerza política de ámbito territorial. Voy a centrar mis observaciones y mis preguntas en las inversiones previstas en materia de carreteras, dado que sobre el ferrocarril ya he interpelado al secretario de Estado, el señor Morlán.

Comenzaré por comentarle que en lo que se refiere a las partidas consignadas en Galicia observamos desequilibrios importantes. Nos da la sensación de que igual que en materia de ferrocarril han concentrado la inversión en el AVE para intentar cumplir los plazos fijados —pese a las incógnitas que desde nuestro punto de vista aun es necesario despejar—, en el caso de carreteras también han concentrado esfuerzos, sobre todo en las inversiones para que se terminen los plazos convenidos, en concreto la A-8, la autovía del Cantábrico, porque es la que absorbe gran parte de la inversión si descontamos la partida para actuaciones en materia de conservación, explotación y mejora de la seguridad vial. En otras actuaciones que consideramos también importantes, observamos dotaciones pequeñas e insuficiencias evidentes. Sobre estos aspectos voy a centrar mi intervención. También pensamos, aunque no pensaba hablar de ella, que la A-56, que conectará Lugo con Ourense, no está suficientemente dotada. Voy a centrarme en nueve actuaciones para clarificar cuáles son los planes de su departamento al respecto. En cuanto a la A-54, autovía que conectará Santiago con Lugo, nos llama la atención la escasa dotación del tramo entre Lavacolla y Arzúa —si no he tomado mal las notas—, 2.500.000 euros. Se

difiere el grueso de la inversión a 2011 y sobre todo a 2012, 89 millones de euros, según la proyección que acompaña en estos Presupuestos Generales del Estado. Nos llama la atención porque estamos hablando del tramo más próximo por ejecutar de la autovía a Santiago de Compostela, que es un tramo con una particular intensidad de tráfico, ya que aparte de canalizar el tráfico entre Lugo y Santiago absorbe también un importante tráfico de cercanías. Por lo tanto, nosotros consideraríamos la actuación en este tramo como prioritaria. Nos llama la atención esa planificación y nos gustaría que nos lo aclarase.

Procurando ser muy concreto y ciñéndome a los aspectos sobre los que vamos a demandar clarificación, también nos llaman la atención las previsiones con respecto a la AC-14, As Lonzas-A Zapateira, A-6, que —como usted sabe— es una nueva vía de entrada a A Coruña que, además, va a actuar como una especie de circunvalación periurbana y va a resolver los problemas de conexión con el aeropuerto, polígonos industriales, etcétera. Nos llama la atención en particular —y perdone mi redundancia— la escasa dotación del primer tramo, que es responsabilidad del Ministerio de Fomento, As Lonzas-A Zapateira, 11.200.000 euros; se difiere el grueso de la inversión también al año 2011 y sobre todo al 2012, 54 millones de euros. Por lo tanto, prevemos que los plazos inicialmente fijados para terminar esta obra se verán sobrepasados en el tiempo. Nos llama la atención porque, además, este es el tramo más próximo al casco urbano de A Coruña; es el tramo que resolvería los importantes problemas que existen en la actualidad en el acceso al aeropuerto. Para hacer operativo este tramo no hay por qué esperar a que la Xunta de Galicia haga sus deberes, que también los tiene que hacer, como es ejecutar el tramo Manuel Murguía-As Lonzas, porque ejecutando este tramo ya tendría enlace con la trama urbana de A Coruña. Por lo tanto, también nos gustaría que nos clarificase sus previsiones con respecto a esta actuación. Por otro lado, no se contempla ninguna dotación a la ampliación de la AP-9, la autopista del Atlántico, a su paso por Santiago, en el tramo Santiago norte-Santiago sur; un compromiso que había asumido su ministerio. Tenga en cuenta que estamos hablando de un tramo exento de peaje, de un tramo que actúa como una circunvalación a Santiago interconectando las principales vías de entrada y salida a esta ciudad y de un tramo que está saturado. Es un tramo inseguro, por lo que es imprescindible ampliarlo no solo teniendo en cuenta su alta densidad en el momento actual sino también sus necesidades futuras, dado que desde este tramo se va a acceder a la futura ciudad de la cultura y, sin embargo, no hay ninguna dotación.

Apenas hay dotación a la transformación de la N-550 que, como usted bien sabe, es la vía alternativa —exenta de pago— que existe a la autopista del Atlántico. Por lo tanto, después de la autopista del Atlántico es la principal vía de carretera para vertebrar todo nuestro eje atlántico. Su ministerio manejaba el proyecto de trans-

formar a largo plazo esta carretera en una autovía exenta de peaje, o bien construir una autovía alternativa interconectando entre sí las distintas variantes previstas en la N-550, ya que estamos hablando de una vía con continuas travesías, continuos cruces, enormemente densa e insegura porque, entre otras cosas, absorbe gran parte del tráfico local, y en cambio actuaciones, desde nuestro punto de vista, imprescindibles para mejorar la fluidez y la seguridad de esta vía desaparecen prácticamente en la consignación presupuestaria. Estoy hablando de la variante de Ordes, de la variante de Padrón, actuaciones como el tramo Ordes sur-Sigüeiro sur. Nos gustaría que nos lo aclarase.

Voy a procurar ser lo más sucinto posible. No hay dotación para el corredor San Cibrao-Barreiros. En su momento —como usted sabe— se optó por que la autovía del Cantábrico, en su entrada en Galicia, discurriese por el interior para entroncar con la autovía noroeste, en vez de discurrir siguiendo el perfil de la costa, como ocurre en toda Europa, porque esta es la continuación de una ruta europea. Como alternativa se pactó con la Xunta de Galicia construir un corredor, una vía de alta velocidad, siguiendo la línea de la costa; un tramo lo tendrá que ejecutar el Ministerio de Fomento y otro la Xunta de Galicia. En cambio, el tramo del corredor San Cibrao-Barreiros, responsabilidad del Ministerio de Fomento, no tiene dotación. Nos gustaría que nos lo aclarase. Tampoco tiene dotación la autovía Verín-Portugal, imprescindible para interconectar dos núcleos muy próximos aunque pertenezcan a dos Estados distintos, Verín y Chaves, cada vez más interrelacionados. Nos gustaría que nos explicase las previsiones de su ministerio, porque observamos dotaciones muy escasas en lo que respecta a la autovía A-76, Ponferrada-Ourense, que además va a ser el tercer acceso, el acceso central a Galicia desde la meseta, imprescindible para vertebrar comarcas tan interrelacionadas entre sí como el Bierzo, Valdeorras, Lemos y Ourense. Nos gustaría que nos explicase sus previsiones respecto a la A-57, la vía de conexión entre la A-52, autovía de las Rías Baixas-Vigo-Benavente, y Pontevedra. Antes hizo usted alusión a la N-550. La A-57, como usted muy bien sabe, va a ser una vía alternativa a la autopista del Atlántico entre Pontevedra y Vigo, que canaliza un importantísimo tráfico de cercanías, que tiene peaje, que es una vía fundamental para la vertebración de esta área y que, en cambio, no está suficientemente dotada.

Por último, para no excederme en demasía en el tiempo otorgado, nos gustaría que nos aclarase la partida de 1.100.000 euros que se contempla para la conexión de la AP-9 con el aeropuerto de Peinador, en Vigo. Es la misma partida que figuraba en los Presupuestos Generales del Estado definitivamente aprobados para el presente ejercicio, en la Ley de Presupuestos, no en el proyecto inicial. Es la misma partida. ¿Qué quiere decir esto? ¿Que esa partida no se ejecutó y por tanto se vuelve a contemplar esa dotación, o que es una nueva dotación? Nos gustaría que nos lo clarificase, porque es otra actua-

ción muy importante para dotar de mayor permeabilidad de acceso al aeropuerto de Peinador en Vigo.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): No se ha excedido en el tiempo, señor Jorquera. Exactamente le ha sobrado un minuto y medio. Si el resto de portavoces actuaran igual, iríamos más ágiles.

Señor Macias, tiene la palabra.

El señor **MACIAS IARAU**: Vamos a intentar emular a un ilustre gallego, aunque solo sea en el marco de un ministerio regido por otro gallego.

Señora secretaria general, bienvenida a esta su casa. Le agradecemos las informaciones que nos ha dado y, además de las informaciones, sus opiniones. Me va a permitir que antes de formularle unas preguntas concretas —más que nada en función de su presidencia de Seittsa, puesto que los temas genéricos de infraestructuras los hemos planteado ya y entregado por escrito a la secretaria de Estado esta mañana— me refiera a algunas cuestiones previas.

En primer lugar —se ha comentado esta mañana y supongo que usted estaba aquí—, aunque en tiempos de dificultades presupuestarias —y estos lo son— el Ministerio de Fomento hayan mantenido en grandes líneas su presupuesto, cabe una exigencia de priorización de las inversiones, y esta priorización exige un cuidado especial en el cumplimiento de los objetivos. A nuestro entender, el objetivo principal del Gobierno en estos momentos debería ser crear empleo. Evidentemente, hay que atender a las personas que están desocupadas, pero hay que crear empleo, y para hacerlo no hay otra receta que mejorar la productividad y la competitividad de nuestras empresas, y al Ministerio de Fomento y a la Secretaría General de Infraestructuras les corresponde una gran parte de responsabilidad en este sentido. No nos vamos a cansar de exigir que este sea el objetivo prioritario, porque a la corta o a la larga nadie podrá cohesionar el país si no creamos riqueza, si no somos competitivos, si no ayudamos a nuestra economía productiva. Obviamente, usted tiene mucho que decir en esto. Por ejemplo, vamos a hablar de una infraestructura que pasa por Murcia, por Cartagena, por el País Valenciano y por Cataluña surgiendo desde Andalucía, que es el corredor del Mediterráneo. Esta infraestructura no es un capricho. De si la hacemos o no la hacemos depende que la Ford siga en Almussafes o no. Ustedes dirán. Uno puede decir que hay otra prioridad en no sé dónde, pero si queremos que la Ford siga en Almussafes o que la General Motors siga en Zaragoza tenemos que conseguir que en los corredores importantes de mercancías por ferrocarril puedan circular trenes normales como en Europa. Supongo que le habrán contado o habrá visto alguna vez lo que se hace en un puesto fronterizo como Hondarribia o Portbou, que es hacer de un tren francés dos mitades para que entre en España. Esto es una barbaridad. Somos el doble de ineficaces que nuestros vecinos franceses.

No sirve para nada dedicarse a decir: ¡Qué guay! Somos quienes tenemos más kilómetros de AVE. Pero a la hora de la verdad resulta que no somos tan guay. Por tanto, pediría más modestia y que no vayamos por el mundo dando lecciones antes de resolver un tema tan simple y tan sencillo como este, porque las lecciones nos las dan otros. Su responsabilidad es muy seria; no es dedicarse a vender si tenemos más o menos kilómetros, sino dedicarse a que la gente pueda seguir trabajando en la Ford en Almussafes o en todas las industrias auxiliares. En este sentido, reclamamos —lo hemos hecho ya insistentemente— que se tomen medidas para invertir en una red normal de ferrocarril de mercancías, para que se solucionen los problemas, se construyan apartaderos, se mejoren las terminales, etcétera. Esta es una gran prioridad.

Me ha sorprendido extraordinariamente otro tema que usted ha mencionado. Ha dicho: Lo que no vamos a poder hacer son carriles bus-Vao. Gran sorpresa, porque esta es otra prioridad. Si otra urgencia tenemos es hacer nuestra economía más sostenible, hacer que la movilidad en las grandes ciudades sea más sostenible y contribuir a mitigar el cambio climático. Hay cosas que son absolutamente prioritarias, como pueden ser estas infraestructuras de bus-Vao, de las cuales en Madrid y en Barcelona se lleva años hablando, pero no se ha sido capaz de iniciar ninguna. Quiero mostrar mi extrañeza extraordinaria en este sentido. Si queremos hacer una ley de economía sostenible y queremos dar lecciones de sostenibilidad y no empezamos por este tema, mal iremos.

Entrando en temas concretos del ámbito de actuación de nuestra fuerza política, estamos muy preocupados por la inexistencia de obras en el eix pirinenc, la llamada N-260 o A-26 en algún pequeño tramo, porque prácticamente acabadas las obras que fueron pactadas hace unos cuantos años no se ha empezado nada más. Hay una variante, que es la de Gerri de la Sal, que lleva años y años prevista y que parece que se va a empezar, pero no hay nada para solucionar los tramos realmente complicados. Se ha dado una respuesta a la preocupación por la N-II en Girona —los ritmos de ejecución son realmente muy laxos—, por la N-340 y su conversión en A-7 en Tarragona y Barcelona y por el cuarto cinturón, la B-40, en Barcelona, que usted sabe perfectamente que nuestra fuerza política defiende de manera muy obvia y que nos gustaría que avanzara.

En relación con el corredor mediterráneo, ferroviario en este caso, nos sorprende mucho que después de tanta prioridad y de tanto que se ha hablado solo hayamos podido encontrar una modestísima partida de 150.000 euros para, supongo, algún estudio previo. Si alguien quiere dar prioridad a una infraestructura, 150.000 euros es una cantidad realmente irrelevante.

Ahora le formularé unas cuantas preguntas en su calidad de presidenta de Seittsa. En primer lugar, nos ha sorprendido muchísimo el bajísimo grado de ejecución de los proyectos de inversión. En los Presupuestos Gene-

rales del Estado de 2009 aprobados, Seittsa, para Cataluña, tenía una consignación de 782,7 millones y en la previsión de ejecución de 2009, que ustedes copian en los presupuestos de 2010, hablan de 255,8 millones, es decir, una diferencia de menos 526,9 millones; prácticamente se ha ejecutado un 33 por ciento. Además, la inejecución de Seittsa en Cataluña afecta a aquello que fue presentado como el gran acuerdo entre el Gobierno del Estado y Gobierno de la Generalitat. Por ejemplo, en el proyecto de ley de presupuestos del Estado la dotación de Seittsa para rodovias Barcelona, que son cercanías, es de 154 millones de euros. Inversión prevista según ustedes: cero. Cataluña Ferrocarriles —que no sé exactamente lo que es; el nombre es bonito—, 195 millones; inversión prevista en estos momentos, absolutamente cero. Aquí aparece también la famosa variante Gerri de la Sal, 27 millones; ejecución que prevén, cero. Como estas habría otras.

Esto demuestra un incumplimiento muy importante de los presupuestos, y más en aquello en lo que se basó la propaganda oficial. Vamos a invertir en cercanías, vamos a invertir en... Pues resulta que nada, cero patatero. Llegados a este punto a nosotros nos gustaría, porque curiosamente el nivel de ejecución de la Dirección General de Carreteras o de Ferrocarriles o del propio ADIF no es tan bajo como el de Seittsa, hacerle una pregunta muy concreta. ¿Cuáles son las ventajas administrativas, económicas, financieras u otras que justifican el mantenimiento de Seittsa como un ente empresarial frente a ejecución directa, que lógicamente no nos depararía niveles de ejecución del 33 por ciento? Me estoy refiriendo a Cataluña; no he hecho el cálculo en referencia a otras comunidades autónomas, pero me imagino que pueden tener elementos paralelos. Nos gustaría formular otras preguntas. ¿Cuáles son las causas de la baja ejecución de la partida de una nueva estación de cercanías Sagrera-Meridiana, que es un tema bastante importante? O cuáles son los motivos que han procurado la baja ejecución de los siguientes proyectos en Barcelona ciudad; la reforma de la estación del paseo de Gracia, que prácticamente está a una sexta parte de la previsión, y la conexión del cinturón literal con la 72, con una previsión de casi 60 millones de euros; ejecución: 3 millones de euros. Nos gustaría poder disponer de información en este sentido y que Seittsa fuera ese instrumento que teóricamente podría ser ágil para ejecutar estas obras.

Más allá de estas cuestiones instrumentales, quiero reiterarle a la señora secretaria general de Infraestructuras nuestra voluntad de avanzar para que se puedan construir las infraestructuras para contribuir a la productividad de nuestra economía. En cualquier caso, como usted sabe perfectamente, *Convergència i Unió* siempre va a intentar participar en la tramitación de los presupuestos y en cualquier tipo de trámite parlamentario con el objetivo de mejorar los presupuestos para hacer posible que la inversión pública en estos momentos, como

mínimo, mantenga los niveles necesarios para luchar contra la crisis económica.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: También por parte del Grupo Parlamentario Popular quisiera dar la bienvenida a la secretaria general de Infraestructuras y recordar los tiempos en los que era diputada en esta casa. Espero que no nos añore lo suficiente como para volver rápidamente con nosotros y que cumpla con la misión que tiene encomendada en el Ministerio de Fomento, para la cual le deseamos suerte y que lo haga lo mejor posible, y nos consta que capacidad tiene.

Señora secretaria general, voy a tratar de ser muy rápido también. No voy a poder descender a proyectos mínimos, porque la presidenta no me va a dar diecisiete veces el tiempo que han ocupado algunos que solo se refieren a una comunidad autónoma. Nosotros tenemos que referirnos a diecisiete y, por tanto, tenemos que acortar mucho más nuestro tiempo. Hay algunos que para una comunidad autónoma tampoco tienen suficiente con diez minutos. Bien está que a otros les haya sobrado un minuto y medio. Por tanto, señora presidenta, algo de generosidad sí que le demandamos.

Señora secretaria general, nos ha comentado con carácter general que estamos ante unos presupuestos de inversión, como no puede ser de otra manera en el Ministerio de Fomento, sin embargo, curiosamente, a la guerra de cifras que hemos ido llevando esta mañana, usted ha añadido una cuarta, porque nadie había hablado de 19.700, sino que habíamos estado hablando de 19.304, 19.007 y 19.900, frente a los nuestros que eran mucho más escasos, 18.600. Usted ha dado la cuarta cifra por parte de los representantes del ministerio. No voy a discutir en ningún caso, pero sí quiero manifestar que tanto empeño en marcar con nitidez cuál es la inversión, y esta es la cuarta cifra que aparece.

Otra cuestión que tampoco voy a discutir pero sí a comentar, es el tono en el que usted alaba la situación de España en cuanto a ferrocarriles y carreteras. Yo me había apuntado aquí la palabra triunfalista, pero no quiero utilizarla porque no sería tampoco adecuado. Lo único que le quería señalar es que nosotros venimos a discutir hoy de presupuestos porque para discutir de red mallada, para discutir de cuáles son los objetivos a conseguir por España en cuanto a alta velocidad o altas prestaciones, a distinguir a unas comunidades autónomas de otras, o incluso a ver cuáles son las inversiones en vías de alta capacidad, a lo mejor no es el momento adecuado. No discutimos las cifras básicas del ministerio y por supuesto, señora secretaria general, estamos totalmente de acuerdo en que el AVE es de todos. Fíjese si es de todos que los 513 kilómetros que se van a poner en servicio el año 2010, todos esos kilómetros estaban en obras en el año 2004. **(Un señor diputado: ¡Hala!)** Puede usted comprobarlo. Es más, no solamente puede

comprobar eso sino que también puede comprobar que el número restante de kilómetros que estaban en obras en aquella fecha era mayor que los números de kilómetros que están en obra en la actualidad tanto en alta capacidad como en alta velocidad, a pesar de que ahora se incorporen también las altas prestaciones. Por tanto, señora secretaria general, evidentemente el AVE es de todos los españoles y podemos presumir de él. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

El mejor ejemplo de la ralentización de inversiones, que es la queja del Partido Popular, es uno del que usted hoy ha hablado y también el secretario de Estado, que es Figueras-Perpignan. Figueras-Perpignan supone la demostración de un retraso por parte de los compromisos del Estado para la conexión de Barcelona con Figueras. La conexión, que es concesión administrativa de una sociedad franco-española, tenía que estar y estuvo terminada el 19 de febrero de este año, fecha en la que tenía que estar hecha la conexión de los ferrocarriles españoles, pero se ha demorado tres años, de tal suerte que ahora tenemos que adoptar una solución provisional que ha anunciado hoy —y nos parece muy bien, pero es una solución provisional—, por no haber cumplido con los compromisos que España había asumido en materia de inversión ferroviaria. Por tanto, en estos temas debemos de tener las ideas muy claras. ¿Que tenemos que invertir? Evidentemente, pero las comparaciones con el pasado a veces nos traen datos como ese o datos como recordar las consecuencias que puede tener el no incorporar el corredor del Mediterráneo que tanto demanda el señor Macías, como demandamos todos los que estamos en la ribera mediterránea desde Algeciras hasta Girona.

Dicho eso, señora secretaria general, voy a hacerle algunas referencias a temas concretos del presupuesto. Voy a seguir el mismo orden que usted, comenzando con la Dirección General de Ferrocarriles. Apreciamos que la propia dirección general tiene unas inversiones similares o idénticas a las del año pasado, y con esto no lo estoy criticando. El programa 453.A, que se refiere a este tema, tiene una diferencia de 2 millones de euros, que no es cantidad importante. La cantidad en cuanto a la inversión de ferrocarriles la tenemos que analizar tanto en Seittsa, como en ADIF, como en FEVE. Fíjese que, con independencia de lo que luego digamos sobre Seittsa en concreto —quisiera poder hacer un análisis completo sobre esta sociedad—, usted nos ha dicho hoy que no debemos territorializar, que no debemos hacer comparaciones en cuanto a inversiones de unos ejercicios y otros, porque las inversiones unas veces van a unos territorios y, otras veces, a otros. Estamos de acuerdo, pero cuando uno analiza ADIF y ve, por poner el ejemplo de Extremadura, que la ejecución de este año es del 29 por ciento de la dotación presupuestaria, se da cuenta de que en el año 2008 se quedó sin ejecutar el 60 por ciento, que en el año 2007 se ejecutó el 18 por ciento —es decir, quedó sin ejecutar el 82 por ciento— y que en el año 2006 quedó sin ejecutar el 90 por ciento, no nos vale el argumento. O en mi región, Murcia, en la ejecución del

ejercicio 2009 resta por ejecutar el 86 por ciento, es decir, se ha ejecutado algo más de un 15 por ciento. Pero es que el año anterior se dejó de ejecutar el 49 por ciento, el año 2007, el 41; y el año 2006, el 82 por ciento. Señora secretaria general, no vale el argumento de que unos años les toca a unos territorios y otros, a otros. Hay algunos territorios —también le podría citar La Rioja y el País Vasco— en los que todos los años no se ejecutan las partidas presupuestarias que se venden como de inversión en esos territorios. Por tanto, sí que hay un desequilibrio evidente, no solamente ya en el presupuesto inicial sino también en la ejecución presupuestaria, y le he puesto el ejemplo de ADIF. También puedo ponerle el ejemplo de Seittsa, pero prefiero hacerlo luego globalmente, aunque es significativa la baja ejecución en algunas comunidades autónomas de la sociedad Seittsa. Por tanto, creo que hay que llamar la atención sobre estos desequilibrios presupuestarios, a la vez que señalar que FEVE reduce al 50 por ciento aproximadamente sus inversiones para el año que viene. Reducir de 209 a 120 millones supone prácticamente dejarlo en mantenimiento y abandonar cualquier posibilidad de un ferrocarril que se encuentra situado en dos partes de España muy diferenciadas, pero que en las modernas políticas debería tener vocación de ampliación en sus ámbitos de actuación, porque sirve para aumentar las cercanías, serviría también para los trenes ligeros, etcétera, en esos planes de cercanías de los que nos alegramos pero que esperamos que tengan un mayor impulso.

En cuanto a la Dirección General de Carreteras —ya he dicho que dejo para el final el tema de Seittsa en su generalidad—, señora secretaria general, usted presume de la inversión en carreteras, y ha dicho que su reducción global es escasa. Es verdad que la reducción global es aproximadamente del 6,07 por ciento —mayor bajada tiene Seittsa en total—, ahora bien, analizado el 453.B, usted nos dice que la razón de la bajada de este programa es el Plan de reactivación de obras del año 2009. Señora secretaria general, esto no se corresponde con la realidad; el plan de reactivación ha supuesto una cantidad relativamente pequeña para las anualidades de las adjudicaciones de carreteras, que no solamente no estaban contempladas para 2009 y 2010, sino que ni siquiera lo están para 2011 y 2012. En este sentido, le voy a pedir una comprobación, porque yo he hecho las cuentas y me gustaría que usted me las desmintiera. Fíjese lo que le digo, me gustaría no tener razón en lo que le voy a decir. En la anualidad del año 2010 del 453.B, las obras ya adjudicadas en 2008 y 2009, más los modificados y complementarios de esas obras que están en curso y solo pendientes de dotación económica, suponen un déficit de 600 millones de euros para el ejercicio 2010. Esa es una cifra que hemos obtenido y que me gustaría que usted me desmintiera, porque si eso es así, la inversión en carreteras el año que viene es inexistente. Por tanto, fíjese si hay que tener cuidado con el juego de las inversiones.

Por otra parte, he apreciado en varias partidas —no puedo descender a ellas, aunque me gustaría hacer una relación trocito a trocito, como alguno de mis compañeros— ralentizaciones clarísimas en corredores importantes, de los cuales hoy se ha dicho por el secretario de Estado y ahora por usted que son corredores que siguen ejecutándose. Naturalmente, siguen ejecutándose porque están en obras, pero vemos que las obras se pasan meses paralizadas, y voy a tener que citar una de mi tierra, la de Cieza-Fuente la Higuera, carretera en la que en este año 2009 lleva más de seis meses parada cualquier actividad, a pesar de que efectivamente está adjudicada y en ejecución, pero cuyas obras no se están realizando. ¿Por qué? Porque las anualidades importantes son las de 2011 y 2012, y no hay anualidad de 2009 ni anualidad de 2010 para continuar con esa obra.

Voy a hacer una pequeña referencia a conservación y mantenimiento, porque si bien es verdad que tiene importancia estratégica, y sus antecesores en el ministerio siempre destacaban la magnífica inversión en este tema usted misma ha dicho que hay carreteras que se incorporan al patrimonio viario de España que hay que mantener, sobre todo aumentando su seguridad, pero aumentamos 6 millones de euros. Un aumento de 6 millones de euros, cuando siempre hemos dicho que íbamos a aumentar paulatina y sucesivamente en todos los ejercicios hasta alcanzar un 2 por ciento del valor de ese patrimonio; vemos que este año, aunque no sé cuál será la razón, se rompe la tendencia.

Y no sé si este tiempo es el mío o no es el mío, pero voy a hacer ya referencia al tema de que se rompe la tendencia, señora secretaria general, con el tema de Seittsa, como le he dicho anteriormente. Mi compañero el señor Macias ha sido muy crítico con esta sociedad, y yo también lo tengo que ser, y lamento que sea usted la presidenta de la misma porque es cierto que no funciona. Primero, se creó para una finalidad distinta a la que está cumpliendo —por lo menos eso fue lo que se nos dijo—, porque esta sociedad se creó para ser la partícipe del Estado en los proyectos de colaboración público-privada, proyectos de colaboración que no tenemos, y a los cuales usted no se ha referido y a mí me gustaría que se refiriera. Respecto al grado de cumplimiento de Seittsa desde el momento en que se puso en funcionamiento, que fue en el ejercicio 2006 —como usted ha dicho se creó a final de 2005—, con las disposiciones presupuestarias que se le facilitaron por parte del Estado, en el ejercicio 2006 dejó de ejecutar el 67,78 por ciento; en 2007, el 25,50 por ciento; en 2008 mejoró y solo dejó de ejecutar un 10 por ciento, pero en el ejercicio 2009 otra vez cae un 44,8 por ciento. Por tanto, o no se le dan los fondos que se dice en los presupuestos, por desequilibrio entre ingresos y gastos, o no está cumpliendo su misión, lo cual también tenemos que ver reflejado en el hecho de que el presupuesto del año 2010 baja un 17,27 por ciento el dinero a poder invertir por parte de esta sociedad. Evidentemente, desaparecen proyectos que en principio estaban adjudicados a Seittsa,

y solo le voy a poner un ejemplo; la alta velocidad a Cantabria tenía dotación presupuestaria para 2009 en Seittsa y en el ejercicio 2010 no tiene dotación presupuestaria alguna. Señora secretaria general, fíjese que, además, los fondos a Seittsa se le dan con cargo al capítulo 8, que debe tener una contraprestación en las propias cuentas de explotación de Seittsa, tiene que tener unos ingresos comerciales para que no estemos endeudándonos, según el Set 95, todo lo cual desde el ejercicio 2006 está siendo incumplido por Seittsa. A nosotros nos preocupa por lo de tortura de la contabilidad pública que supone este tipo de actuaciones, y nos gustaría recibir alguna explicación por su parte.

Voy a hacer una última referencia, señor presidente, a dos cuestiones que usted ha citado concretamente. Una de ellas —y voy a utilizar sus palabras si usted me lo permite— se refiere a cuando dice que se complace en anunciar la solución de las autovías de primera generación. Yo me alegraría de que hubiera sido así, pero mucho me extraña que sea así. Señora secretaria general, el problema de las autovías de primera generación, que lleva dos años, dos ejercicios, sin resolverse, parte del momento en que se adjudicaron las autovías de primera generación. No se pueden adjudicar obras para ser financiadas por peaje en sombra con el 40,67 por ciento de baja, el 48,85 por ciento de baja, el 43,80 por ciento de baja, el 44,27 por ciento de baja o el 33,49 por ciento de baja, la más baja de todas las adjudicaciones un 25 por ciento. Jamás la Dirección General de Carreteras tendría que haber adjudicado estas obras. Jamás. Se adjudicaron y, evidentemente, con independencia del concepto y la oportunidad hoy en día del peaje en sombra —que no sé si usted lo pone en duda, pero este grupo parlamentario sí lo pone totalmente en duda— se trata de solventar —insisto, a los dos años de la adjudicación—, obviando los expedientes que se tendrían que haber abierto a unas concesiones que no han cumplido sus plazos administrativos y que, según mis datos, supondrían del orden de 6 ó 7 millones de euros de sanciones para las empresas adjudicatarias que no han formalizado los contratos, lo que también se nos olvida. Eso lo solventan con la disposición transitoria cuadragésima segunda, en la que curiosamente vemos que se hacen dos cosas con las que no estamos de acuerdo y que evidentemente vamos a enmendar. Una de ellas es que durante cinco años vamos a abonar con cargo a los Presupuestos Generales del Estado y haciendo un bucle presupuestario, porque sería en principio gasto corriente y lo estamos metiendo en inversión, el máximo de todos los tramos que habían hecho, de las ofertas que se habían ejecutado —eso es lo que aparece en el punto 1 en cuanto a niveles de tráfico—; y, dos, vamos a permitir actualizar las tarifas solo con la ejecución del 20 por ciento de las obras correspondientes. Señora secretaria general, esta solución es un despropósito, porque además, dada la naturaleza de las autovías de primera generación —que no son construcción de obras completas ni de tramos completos, sino que permiten poco menos que ir haciendo pequeñas

obras en el tramo adjudicado—, este 20 por ciento supone una revisión de la tarifa que es un gravamen a los Presupuestos Generales del Estado absolutamente improcedente. De la misma manera, señora secretaria general —y con esto ya termino absolutamente porque es mi última referencia—, en cuanto a la disposición adicional cuadragésima primera, que hace referencia al reequilibrio económico-financiero de las concesiones por autopistas de peaje por lo que se ha referido en cuanto a los valores urbanísticos que se han dado a las expropiaciones —que fue algo que surgió ex post de la propia ejecución de las radiales—, en primer lugar, echamos de menos alguna autopista, incluso a lo mejor nos sobra alguna, pero no vamos a entrar en ello ni muchísimo menos. En lo que sí vamos a entrar es en que esos préstamos participativos, cuya inversión es bastante dudosa —ya lo hemos dicho antes y no voy a insistir en ello—, lleva consigo, en primer lugar, un periodo de carencia de dos años en cuanto al pago de principal e intereses, que se acumula al principal a los dos años, y luego —con perdón de la expresión— la bomba, señora secretaria general: la elevación de las tarifas que se autoriza en esta disposición cuadragésima primera no puede acordarse hasta la próxima legislatura. ¡Qué casualidad! Es decir, en la próxima legislatura, cuyo resultado electoral no podemos aventurar —y evidentemente puede ser que no gobierne el Partido Socialista—, habrá una subida de los peajes de las radiales de Madrid que ustedes acuerdan hoy, ponen dos años de carencia en cuanto al pago de unos préstamos participativos que dan hoy y la subida de las tarifas correspondientes a eso es para el año 2012. Me deja sin palabras. No tiene explicación ni justificación que ante una decisión que podrá ser más o menos acertada pero que también es verdad que es imprescindible para solventar el sistema concesionario español nosotros tengamos que ver hoy cómo ustedes no la van hacer con su Gobierno, sino que se la dan al Gobierno próximo, sean quienes sean los que estén en el Gobierno, porque será el Gobierno que salga de las próximas elecciones generales. El Partido Popular en absoluto va a admitir la vigencia de estas dos disposiciones adicionales.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Simancas, por el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Muchísimas gracias, secretaria general. Sabe usted que el Grupo Socialista hace una valoración positiva de estos presupuestos. Son unos presupuestos efectivamente inversores, anticíclicos, que estimulan la demanda, que anticipan la salida de la crisis como usted ha manifestado. Se han hecho planteamientos de carácter ideológico en el desarrollo del debate durante los últimos minutos. Nosotros vamos a hacer el nuestro. El Gobierno hace un planteamiento neta y coherentemente socialdemócrata con estos presupuestos. Pedimos a los ciudadanos un esfuerzo a la hora de ingresar más recursos en el Estado

para que el Estado esté más presente en la economía, por ejemplo haciendo inversión productiva y generando infraestructuras, un planteamiento neta y coherentemente socialdemócrata. Otros hacen un planteamiento a nuestro juicio cuestionable, porque no es liberal; quieren más Estado, llevan todo el día pidiendo más Estado, pero no es un planteamiento coherente porque al Estado le niegan los recursos que necesita para llevar a cabo las inversiones. Por lo tanto, no me atrevo a calificarlo de liberal ni de no liberal, simplemente es un planteamiento incoherente. El nuestro es neta y coherentemente socialdemócrata y yo felicito a la secretaria general en nombre del Gobierno por ello.

También se le ha dicho desde otro grupo que usted no está aquí para presumir de récords, está usted aquí para ayudar a generar empleo. El Ministerio de Fomento genera empleo precisamente a través de los récords de inversión que estamos llevando a cabo durante los últimos años y que vamos a llevar a cabo también el año que viene. Cuantas más infraestructuras se presupuesten y se ejecuten, más actividad económica habrá, más empleos generaremos y más competitividad incorporaremos a nuestro sector productivo. Por lo tanto, así es como se genera empleo. No se genera empleo pidiendo aquí más inversiones para mi región y después negando al Estado que suba los impuestos para financiar esas inversiones. Así no se genera empleo, así se cae en la incoherencia, a mí me gustaría que nos confirmara usted el dato de que efectivamente las inversiones en Cataluña se van a incrementar, respecto a la media de los cinco años anteriores, un 12 por ciento en 2010, que Cataluña va a ser la comunidad más agraciada con las inversiones en materia de ferrocarril de toda España y que se va a cumplir con el Estatuto de Cataluña en relación con la referencia del porcentaje del producto interior bruto. Cataluña tiene un producto interior bruto del 18,65 y va a tener unas inversiones que equivalen al 18,82 por ciento del conjunto de las inversiones en el Estado. Por lo tanto, si la referencia que se ha pedido es la del PIB, si se ha dicho que Cataluña no quiere participar en este juego de unas regiones más un año, otras regiones menos, sino que siempre sea en relación con el PIB, pues ahora que tenemos el PIB garantizado, ¿ya no vale el juego tampoco? ¿Ahora cuál es el juego? Seamos serios. Le quiero agradecer a usted precisamente eso, la seriedad, porque le consta al Grupo Socialista que su trabajo especializado en el seno del ministerio consiste en asegurar la financiación, el esfuerzo inversor del Grupo Fomento, en garantizar la continuidad del gasto público, incluso anticipando gasto, como usted ha manifestado, de otros ejercicios, en obtener recursos extraordinarios a partir, por ejemplo, de la participación público-privada y resolver aquellos problemas que van surgiendo, algunos heredados. Es un planteamiento serio, insisto.

Hace un minuto —no sé si estaba usted aquí, señora secretaria general— se le ha pedido al presidente de AENA lo siguiente: baje usted las tarifas a la mitad, pero

eso sí, invierta usted mucho más en las regiones en las que yo gobierno. No se endeude usted y mantenga usted la autofinanciación. Eso no es pedir un buen presupuesto. Eso es pedir el milagro del pan y los peces y nosotros no estamos aquí para eso. Estamos aquí para hacer un planteamiento serio que es el que usted ha explicado. Además, para ejecutar bien. El Grupo Popular insiste en hacer un planteamiento en términos de discusión ejecutiva. No hay ministerio que ejecute más que el de Fomento, y no hay Administración en materia de obra pública que ejecute más y mejor que el Ministerio de Fomento de este Gobierno. Yo podría hablarles de las referencias en el Ayuntamiento de Madrid: Área central, obras públicas, 70 por ciento; en las juntas de distrito no llegaron el año pasado al 60 por ciento y aquí se está ejecutando por encima del 97 por ciento. Por tanto, creo que por ese camino no van bien.

Participación público-privada. Yo me he permitido escribir un artículo en prensa que dice algo así como que la participación público-privada también es de izquierdas, porque lo creo así. Contribuye a incrementar el esfuerzo inversor del Estado, lo cual es netamente socialdemócrata —lo decía antes y lo mantengo—, distribuye el gasto público en el tiempo, reparte riesgo y hace beneficiario al Estado del *know how* y de eso que usted llamaba los mejores ingenieros y que yo comparto, aunque a otros parece que les escuece. Yo no sé por qué les escuece que usted diga que tenemos las mejores empresas y los mejores ingenieros, cuando yo creo que es verdad. A nosotros nos gustaría saber qué nuevos caminos va a intentar transitar usted para poder beneficiarnos de esta fórmula de la participación público-privada.

También nos gustaría que aclarara usted ante esta Comisión, porque ha sido objeto de debate esta mañana, algo en relación al BEI. Los recursos que podamos obtener del BEI son recursos a más, recursos a asegurar inversión, pero la resolución de la negociación prevista con el BEI no va a condicionar la garantía de la financiación para las inversiones comprometidas. Esto es lo que queremos escuchar de su voz, porque esta mañana se han hecho aquí insinuaciones un tanto extrañas: si esto del BEI va bien, tendremos lo comprometido y si esto del BEI no va bien, ustedes ya no se comprometen a nada. No. El BEI es a más a más. Es un instrumento inversor que, en modo alguno, obsta para que nosotros cumplamos los objetivos planteados.

En relación a las radiales quiero recoger el guante que usted nos lanza para consensuar la salida a este problema. Y si esto implica no mirar mucho hacia atrás, no lo vamos a hacer y créame que yo tengo que hacer esfuerzos ímprobos, sobre todo, siendo diputado por Madrid, pero, al menos, un término si tengo que manejar: jamás. Se le ha dicho a usted: Jamás la Dirección General de Carreteras tendría que haber firmado esos contratos sobre la mejora de las autovías de primera generación. Nunca jamás tendrían que haber firmado esos contratos. Y yo le digo ahora: Jamás el Gobierno del Partido Popular debió firmar estos contratos para la realización

de las radiales de peaje en Madrid, porque era temerario hacer esas previsiones de pago de expropiaciones que se ha multiplicado en un 200 por ciento, en un 500 por ciento, en un 1.000 por cien en un 2.000 por ciento. Jamás debieron de haberse hecho esas concesiones y nunca debió de haberlas firmado el Gobierno del Partido Popular. Lo digo por utilizar el mismo término que ha utilizado el Grupo Popular y seguir en el contexto de esa llamada al consenso que hace usted, porque este es un problema difícil que había que resolver y que se ha resuelto razonablemente. Porque yo no sé cuál es la alternativa. La alternativa a esto que usted plantea es dejar que el problema se siga pudriendo o decirles a las empresas: allá se las apañen ustedes. Eso supone llevar a la quiebra a muchas empresas, empresas muy importantes y que tienen cientos de miles de trabajadores en este país. Esa es la alternativa. Eso es lo que se nos está diciendo y, si no, que se nos plantee una solución alternativa aquí, que acepten las empresas; esto no vale porque esto es demasiado gracioso, vamos a plantear una alternativa. No, pero eso no se dice. No se dice cuál es la alternativa. Simplemente se dice jamás. Así no avanzamos. Eso no obsta para que tengamos que tener más cuidado en el futuro unos y otros.

En relación a las autovías de primera generación, habrá que llegar a un acuerdo del mismo tenor o parecido. Nos consta que esa es la previsión de la secretaria general del Ministerio de Fomento y va a tener para ello el respaldo del Grupo Socialista en este trámite parlamentario. Porque ya vemos cuál la alternativa de los otros. Decir: esto no nos gusta, vamos a decir que no, pero no planteamos una alternativa. Dígase cuál es la alternativa. Plántese a las empresas porque, a lo mejor, si la alternativa está bien formulada y las empresas lo aceptan y ven viabilidad, a lo mejor, nosotros aprendemos algo. Lo que no nos vale es decir: esto no, aquello tampoco, lo otro no, lo otro jamás, y que el problema se pudra. Creo que esto no es serio.

Me gustaría que nos ilustrara un poquito más en el debate entre la licitación y la ejecución que hemos tenido aquí todo el día y usted sabe de esto. Da la sensación de que, como los datos de ejecución son interesantes y vamos a llegar a cerca de 20.000 millones de euros, ya no valen los datos de ejecución, y ahora los que valen son lo de licitación, cuando la ejecución es lo que genera actividad económica, lo que genera ingresos a las empresas y lo que genera trabajo de una manera inmediata. No, ahora ya vale solo la licitación. Todos sabemos o deberíamos saber que unos años son de planificación, otros de licitación y otros de ejecución y que lo que importa es ejecutar. **(El señor Ayala Sánchez: Yo he hablado de ejecución.)** Porque ejecutar es lo que genera factura, lo que retribuye a las empresas y lo que genera empleo. Es la tercera vez que lo digo, pero, como insisten en el tema, creo que merece la pena.

Con relación a Seittsa, no quiero insistir porque veo la luz roja. A nuestro juicio es una empresa que se pensó como un instrumento administrativo ágil, que unos años

tendrá más utilidad y otros menos. Hacer la lectura simple y decir: como ahora lo utilizan menos que el año anterior es que ya no sirve. No. Unos años se utiliza este instrumento y otros años otro. Eso no quiere decir que Seittsa haya dejado de ser ese instrumento jove, ágil y útil en el que hemos pensado siempre.

Termino como empecé, señora secretaria general, con la felicitación y la valoración positiva de mi grupo.

El señor **PRESIDENTE:** Para contestar a las preguntas que se han planteado tiene la palabra la secretaria general de Infraestructuras.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTA DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITSA** (Rodríguez-Piñero Fernández): Muchas gracias a todos los portavoces parlamentarios por sus intervenciones y por sus tonos, aunque algunos análisis lógicamente no los comparta.

Le voy a hacer un ruego al presidente. Se quejaba el portavoz del Grupo Popular, entiendo que con razón, de que tuviera el mismo tiempo asignado para referirse a toda España. Yo también me quejo por tener menos tiempo para contestar a cuatro portavoces que me han preguntado sobre todo, o soy descortés con el tiempo o soy descortés con los portavoces, por lo cual me gustaría que me dijera qué hago.

El señor **PRESIDENTE:** Descortés con el tiempo. Con los portavoces debe ser cortés y es obligado que les dé la información dentro de un contexto razonable.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTA DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, S.A. (SEITSA)** (Rodríguez-Piñero Fernández): Espero poder responder básicamente a todo. Soy consciente de todo lo que les queda. En cualquier caso, si alguna cuestión no ha sido contestada por mi parte, lo haré bien mediante las preguntas parlamentarias por escrito o en otra comparecencia a la que acuda para atender las cuestiones que ustedes suscitan y estaré encantada de venir.

En primer lugar, y siguiendo el orden de las intervenciones de los portavoces parlamentarios, empezaré por el señor Jorquera en relación con los desequilibrios que percibe en las actuaciones en todo lo que son la red de carreteras en su comunidad autónoma. Compartimos las prioridades de las intervenciones que hay que hacer en Galicia. Estamos totalmente de acuerdo desde el ministerio que esas son las actuaciones prioritarias, pero quiero hacer una reflexión, y esto sirve para todos los portavoces que han intervenido y que la han suscitado. Es cómo ajustar un presupuesto, que necesariamente es una estimación, con la ejecución real. Es la primera vez que estoy en el Ministerio de Fomento y que participo

activamente en la elaboración del anexo de inversiones del presupuesto. He de decirles que es un trabajo ímprobo y que es imposible prever todos los avatares que se suscitan en la tramitación de un proyecto de inversión, ya sea en carretera o en ferrocarril, o en la ejecución de una obra. Fíjense, desde que se toma la decisión de intervenir en una infraestructura hasta que se ejecuta, se tarda una media de 12,3 años. El plazo medio de ejecución de una obra debe estar en torno a los tres años; el resto es todo el proceso de tramitación de los proyectos. Desde que se introduce un proyecto en el anexo de inversiones, se dibuja y se señala, tiene una fase que viene a durar siete años. Entiendo que la información que da el anexo de inversiones es insuficiente, yo misma me doy cuenta de lo difícil que es y de lo rígida que es la herramienta. Creo que deberíamos hacer un esfuerzo por mejorar este instrumento, porque entiendo que la información que se traslada a los señores diputados y a la ciudadanía es insuficiente. Porque que se vea un proyecto que está igual, con la misma dotación, ¿quiere decir eso que no avanza? No. Quiere decir que el proceso es muy largo y o bien somos capaces de buscar un instrumento que permita medir adecuadamente las fases del proyecto, o efectivamente este debate lo vamos a tener todos los años en todas las comisiones.

Eso en cuanto a lo que son los siete años que dura la fase de un proyecto, y ahora vamos a las obras. Esta mañana también he escuchado a algún portavoz que el ritmo de ejecución en algunas provincias es más rápido o más lento que en otras. En aquellas provincias donde la geografía es mucho más compleja, lógicamente el ritmo de ejecución es más lento y, por tanto, incide en eso. También es verdad, y lo ha señalado el señor Jorquera, que le parece suficiente la dotación respecto a la ejecución. Fíjese aun así nos equivocamos, porque tenemos la voluntad de poder hacer todo lo posible para que los proyectos vayan más rápido, poder ir antes a la obra, pero aun así, por mucha voluntad que le pongamos, los procesos y la tramitación es dilatada, pero, no le quepa duda, esto es una previsión. Si el proyecto va más rápido y conseguimos que se apruebe, se ajustará la ejecución de las obras a lo que necesite ese proyecto de inversión, según lógicamente de las disponibilidades presupuestarias de cada momento. Hacía referencia, por tanto, a que las partidas le parecían insuficientemente dotadas en la A-56, en la A-54, en la AC-14. Ello responde a esa razón, insisto, si el ritmo de ejecución de los proyectos pudiera ir más rápido y pudiéramos pasar al siguiente tramo, podríamos, como todo lo demás, ajustarlos.

En cuanto a la no ampliación del tramo de la AP-9, estamos trabajando diferentes alternativas en relación con la autopista AP-9. Está la orden de estudio para la redacción del proyecto dada, pero fíjese, desde esa fase hasta que concluya el proyecto, va a transcurrir tiempo. También está en la orden de estudio para la redacción del proyecto el enlace de Cangas o el enlace de Teis. Sí que está contemplado, pero mientras esté en una orden

de estudio, no se va a poder ejecutar más dinero y siempre intentamos aproximar lo más posible a la realidad la dotación que vaya a tener cada intervención. Hacía también referencia a la no dotación del corredor de San Cibrao-Barreiros. El estudio informativo fue sometido a información pública en julio del 2009, ya se publicó en el Boletín Oficial del Estado, y se están elaborando ahora mismo las conclusiones del estudio informativo. Por eso hasta que no pasemos a otra fase no vamos a poder tener otra dotación anual.

En cuanto a la previsión de la autovía A-76, de Ponferrada a Ourense, está también el estudio informativo sometido ahora mismo a la fase de información pública. Y en cuanto a la A-57, aquí tenemos diferentes fases. La prolongación de la autovía A-57 en el tramo Pilarteiros-Barro y la conexión con la AP-9 en Curro está con el estudio informativo licitado y después hay diferentes tramos —que si quiere ya posteriormente por no extenderme le diré cada uno de ellos— que están todos con los proyectos en redacción actualmente. Me parece que básicamente he respondido a todas las cuestiones que me había preguntado respecto a la red de carreteras de Galicia, e —insisto— coincidimos plenamente en la prioridad en todas esas que usted ha señalado.

Señor Macias, creo que o yo me he explicado mal o usted no me ha entendido bien. Yo no he dicho en absoluto que no vayamos a hacer los carriles Bus-Vao. Es más, he puesto el énfasis en la importancia estratégica para las infraestructuras de la movilidad sostenible urbana y he destacado especialmente las plataformas Bus-Vao. ¿Qué es lo que le he dicho? Que los proyectos que se estaban elaborando hay que reconsiderarlos por el enorme volumen de inversión que suponía la solución que se había planteado. Vamos a garantizar la funcionalidad, la máxima calidad y la posibilidad real de poderlo hacer a un coste menor. Es lo que he dicho. Precisamente en un momento de crisis económica —usted lo ha dicho a lo largo de esta mañana en alguna intervención que le he escuchado con atención, y estaba totalmente de acuerdo con lo que decía— la eficiencia es fundamental y la eficiencia es poder hacer mejor o igual las cosas con menos recursos. Eso es lo que estamos haciendo con los proyectos Bus-Vao, para Madrid, para Barcelona, para Málaga y para Asturias.

Respecto al corredor mediterráneo, no podemos más que compartir ese objetivo prioritario. Es más, es el Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero el que retomó que fuera un eje prioritario, que no había estado incluido en la red transeuropea, y es prioritario porque conecta un territorio donde se concentra la mayor parte de la población y la actividad económica. Es fundamental el corredor mediterráneo y no es verdad que solamente le dediquemos la cifra que ha citado. Ese es el estudio previo, porque se está viendo todo el corredor mediterráneo como está, cuál es la mejor forma de diseñarlo y hacerlo eficaz de manera consensuada con las comunidades autónomas por donde pasa. Y de hecho, si uno analiza las partidas que están en la Dirección General de

Infraestructuras Ferroviarias o en el ADIF referentes al corredor mediterráneo, son más de 2.000 millones de euros, solamente lo que hace referencia al tramo Almería-Murcia, Murcia-Alicante y toda la línea hasta la frontera francesa, a lo cual habría que añadir el túnel pasante de Valencia, la variante de Torrellano en Alicante, los accesos a los puertos o la conexión del corredor mediterráneo con la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona. ¿Apuesta? Sí, sin lugar a dudas. ¿Qué tenemos mucho que hacer? Sin duda, porque si no ya estaría hecho y, efectivamente, España es un país en el que hemos reducido el peso que representa el transporte de mercancías por ferrocarril. Tenemos que recuperar el tiempo perdido y en eso estamos. Esta mañana la secretaria de Estado de Transportes lo ha dicho, el secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación también, y yo ahora también. Es una apuesta estratégica porque es una apuesta por mejorar la competitividad y la eficiencia y, desde luego, tenemos que hacer las infraestructuras necesarias para que nuestros trenes de mercancías tengan la longitud necesaria de los 700 metros, que son los que hacen que sea más competitivo el transporte por ferrocarril respecto al camión.

Usted ha hecho también preguntas concretas en relación con una serie de infraestructuras en Cataluña. Respecto de la autovía del nordeste, a la A-2, tenemos diferentes proyectos y cada uno en diferentes fases; algunos están con el estudio informativo en redacción y, me reitero en lo dicho anteriormente, pueden estar así más tiempo; otros están con el proyecto en redacción y otros con la obra en ejecución. Es verdad que tenemos dos problemas puntuales graves en la Nacional 2; uno, como usted sabe, de una empresa entró en suspensión de pagos y hemos tenido que proceder a la resolución del contrato, siendo un proceso largo y complicado; y otro, respecto de una UTE, que entró también en suspensión de pagos. Hemos intentado probar si la UTE con otra empresa podría llegar a una solución que fuera más ágil, pero vemos que va a ser imposible y previsiblemente tendremos que proceder también a la resolución del contrato porque, por causas ajenas a la voluntad de nadie, se han producido dos retrasos que son preocupantes al tratarse de dos obras de una gran envergadura. En cuanto a la inexistencia de la obra de la A-26, le voy a comentar los proyectos que esta autovía tiene en marcha y que están incorporados en los Presupuestos Generales del Estado. Tenemos la duplicación de la carretera entre Figueres y Llançà, que está con el estudio informativo en redacción. El de Figueres enlace de Cabanelles está con la orden estudio para la redacción del proyecto. El enlace de Cabanelles-Besalú está con el proyecto en redacción; y los otros proyectos que tengo están ya en servicio, por lo que no hace falta que le informe al respecto. En cuanto a la red de cercanías en Barcelona, en la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias tenemos dotaciones específicas para las cercanías de Barcelona; si quiere luego, se lo puedo

explicar con detalle o si quiere hacer la pregunta por escrito, se la responderé con mucho gusto.

Si no les parece mal a los portavoces del Grupo Popular, de CiU y del Grupo Socialista, que han hecho referencia a la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre, intentaré responderles a este respecto de manera conjunta. ¿Qué es la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre? Es una sociedad instrumental. Se creó en julio de 2005 y participa conjuntamente dentro del Grupo Fomento. ¿Por qué una sociedad instrumental? Porque proporciona mucha más agilidad para lo que es gestión de las inversiones que, como antes he dicho, es tremendamente compleja. Su ámbito de actuación es tanto para la financiación de inversión en infraestructuras de carreteras como de ferrocarriles y, además de lo que es la actuación desde la licitación hasta la adjudicación, puede tener más capacidad de actuación también en materia de colaboración público-privada, a la que luego me referiré de una manera global para responder a los portavoces que lo han solicitado. Desde que se crea la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre hasta la fecha se han firmado 17 convenios por un importe total de 12.010 millones de euros. Estos convenios empiezan a funcionar en noviembre de 2005, fecha en que tenía todos los estatutos aprobados, siendo en 2006 cuando empieza a operar. Fíjense en el tiempo que transcurre desde que encarga un proyecto hasta que se ejecuta una obra. Algunos de los convenios que se han firmado con la sociedad estatal estaban con los proyectos aprobados, y esos son los que se han podido licitar y están las obras en marcha; otros están en la fase de elaboración de proyectos y, por tanto, no se han podido licitar. Piensen ustedes que estamos hablando de un periodo que no llega a cuatro años. Pues sí, justo, son cuatro años. Es imposible que tenga ritmos de ejecución superiores; imposible por la propia naturaleza de los ritmos de elaboración y de los procesos de ejecución. Antes les decía que un elemento de eficiencia indiscutible es cómo se acortan los ritmos en los procesos de licitación y adjudicación. Antes apunté que se licitaron una serie de obras el 23 de septiembre y podrán conocer —porque lo haremos público— las obras que se adjudican en el consejo de Seïttsa del mes de noviembre; dos meses. Díganme un solo ejemplo de esos plazos. No los hay.

Respecto de los datos financieros, Seïttsa recibe en los Presupuestos Generales del Estado, en el Ministerio de Fomento, las aportaciones en el capítulo 8 porque son aportaciones patrimoniales que hacemos a la sociedad estatal. La aportación presupuestaria de 2009 —aquí los libramientos se hacen trimestralmente, la cifra que les voy a dar es contando con el trimestre en curso—, será de 1.917,2 millones de euros. De estos, estaban comprometidos por convenios anteriores que ya estaban firmados 1.716 millones, con lo cual quedaban libres 201,2 millones de euros sobre los que hemos efectuado la tramitación del último Consejo de Ministros sobre los convenios para utilizar ese dinero. Como antes les decía,

el Tesoro reconoce a Seittsa lo que anualmente se nos pone en el capítulo 8 del presupuesto y va haciendo los libramientos trimestrales. ¿Qué pasa? Y esto creo que es otro elemento más de eficiencia del uso de los recursos públicos. Si en el ritmo de ejecución de las obras, Seittsa —por las razones que les he explicado antes— tiene tesorería más que suficiente para abordar las necesidades, no se hacen más libramientos hasta que no sea necesario. El dinero está reconocido, está contabilizado, pendiente de cobro y, cuando sea necesario, será librado. Por lo tanto, se evitan endeudamientos innecesarios y se asignan eficientemente los escasos recursos. Con todo esto el máximo de inversiones para la sociedad en 2010 asciende a 3.164 millones, con más de un centenar de actuaciones, con lo cual, podemos decir que está funcionando razonablemente bien. ¿Qué tenemos que aspirar a más? Sin duda, pero en todo. Eso debe ser una máxima siempre; en crisis, más. Y lo haremos; haremos todo lo posible por introducir siempre esa mejor capacidad de gestión pero, insisto, en todos los ámbitos porque siempre hay margen de mejora en términos de eficiencia.

Señor Ayala, en su intervención me ha dicho que tenía un tono de alabar las actuaciones realizadas o de que vendía las infraestructuras. Siento que se interprete así, porque cuando estamos hablando de la necesidad de reactivar la economía para salir de la crisis y cuando estamos todos de acuerdo en la necesidad de reorientar nuestro modelo de crecimiento hacia uno más competitivo, más eficiente y más sostenible, resulta que hacemos todo el esfuerzo para conseguir ese nivel de infraestructuras con esa percepción, con esa priorización y lo conseguimos. Además, siendo referentes a nivel internacional, porque vienen aquí a ver el AVE que estamos construyendo y vienen a buscar nuestras empresas para la internacionalización y que ejecuten las obras allí. Eso es un valor que debemos reconocer. ¿Que tenemos factores de debilidad que hay que corregir? Por supuesto, pero los que tenemos para poder decir que esto va bien, reconozcámoslos también. O, ¿el España va bien solo era en una época? Creo que no.

Le he contestado respecto de lo que son diferencias entre lo que es presupuestación, estimaciones y la ejecución en el ritmo de las obras. Ha hecho referencia a una ralentización en las obras de Cieza-Fuente la Higuera, que usted mismo ha explicado y tenía razón. Las anualidades que había fijadas hacen que se ejecute fundamentalmente en los dos últimos años. Si me permite el presidente, sobre ello voy a hacer una reflexión adicional.

Al aprobarse el PEIT, ¿cuál es el primer objetivo? Intentar maximizar las licitaciones con el fin de que se pueda poner en marcha el mayor número posible de obras a la vez. ¿Cómo se hace esto? Sus señorías saben que la Ley de Hacienda Pública permite un máximo de cuatro años para financiar las inversiones, al margen de lo que es sistema concesional o método alemán. Para sacar el máximo partido posible de poner muchas obras en marcha solo hay una forma, le das muy poco cada

año y lo vas transfiriendo a futuro. Ahora estamos en un contexto muy diferente. Ahora estamos en un contexto en el que necesitamos el máximo ritmo en ejecución de inversiones. Por tanto, necesitamos intentar ajustar el ritmo de ejecución de las obras a lo que el proyecto requiere y no maximizar la licitación. En eso estamos ahora. Es el objetivo prioritario y creo que todos, absolutamente todos, compartimos que si el objetivo máximo es el empleo, se consigue más empleo con más ritmo de inversión.

Autovías de primera generación y autopistas de peaje. Son dos problemas completamente diferentes. Empezaré por las expropiaciones. Las expropiaciones como consecuencia de las sentencias que se han producido y del incremento desbordado en el valor de las mismas provoca, si no ponemos remedio, la quiebra de las concesiones y eso es así. Cualquiera que sepa un poco del balance de una sociedad sabe que eso produce la quiebra de la sociedad por una causa absolutamente ajena a la sociedad, absolutamente ajena al Gobierno, ante un poder que tienes que acatar y que ya no hay más forma de recurrir. Por tanto, de lo que se trata es de buscar una solución. Permítame que le diga una cosa, señor Ayala, el Ministerio de Fomento no busca soluciones con el plazo electoral, busca las soluciones ahora, sean cuando sean las elecciones. Si hemos dado dos años de carencia en la devolución de los préstamos participativos es porque las previsiones de tráfico en las radiales, en un momento donde todavía la situación económica va al ritmo que va, hacen imposible que se pueda atender a la vez la devolución de los préstamos financieros de las sociedades concesionarias más la devolución del préstamo participativo de salida. Es el plazo de tiempo que hemos considerado razonable para que se pueda volver a recuperar el tráfico a un ritmo normal. Única y exclusivamente es por esa razón. Créame, señor Ayala. Por tanto, si para que se pueda devolver el préstamo, como en cualquier equilibrio concesional, tiene que ser a través de las condiciones del peaje, que es tarifa o alargamientos de plazos, tendrá que verse si definitivamente en la ley de presupuestos del Estado se aprueba la solución y habrá que ir viendo caso por caso con cada concesionaria cómo llegamos a ese reequilibrio.

Respecto a las autovías de primera generación, lo que he dicho es que estaba encauzada y el portavoz del Grupo Socialista ha cogido el guante porque lo que he pedido es que entre todos ayudemos a resolver un problema que es un problema de todos, porque no nos olvidemos de que estamos hablando de diez contratos que afectan a las autovías de primera generación, que son las que soportan más tráfico de este país. ¿Que se hizo una baja desorbitada? Sí, estoy de acuerdo con usted. Totalmente, pero se hizo de acuerdo con los pliegos que se aprobaron y los contratos se adjudicaron conforme a ley. ¿Que no le gustan a usted? A mí tampoco y por eso los vamos a cambiar. De hecho, ya hemos cambiado el sistema de valoración de las ofertas económicas. Por eso, en cuanto a las nuevas licitaciones de obra que Seittsa ha hecho, la

oferta económica se valora de una manera muy diferente para evitar que eso vuelva a ocurrir. Esto nos ha servido para apostar por un régimen concesional. Creo que es bueno, lo que pasa es que en aquel momento podía servir y desde luego en las circunstancias actuales no sirve. ¿Pero eso quiere decir que lo descartemos? No, lo que quiere decir es que aprendamos —y hemos aprendido mucho, no le quepa la menor duda— de la situación actual y de cómo podemos hacer viable este modelo.

Además le voy a decir otra cosa. Antes decía —me faltó darle un dato—, y decía con razón, que solamente aumentábamos 6 millones de euros la partida de conservación. Claro, ahí no tenemos incorporadas las concesiones de las nuevas autovías de primera generación. Sí que hay obra nueva porque tiene que haber trazados nuevos y por eso tenemos que adecuarlas a los estándares y a las exigencias de ahora, pero le decía que esas autovías que implican la conservación durante todo el periodo de la concesión no están incorporadas porque no van a tener reflejo presupuestario en este ejercicio.

También decía que la actualización de las tarifas respecto al 20 por ciento ejecutado le parecía un gravamen impropio para el Estado. En los contratos actuales está previsto que la actualización sea con el 20 por ciento de la concesión alcanzado y piensen que estas autovías a los siete años tienen que hacer una enorme inversión en refuerzo de firmes porque es lo que hacemos en la conservación permanentemente y se obliga a hacer un nuevo refuerzo de firmes en todo el trazado, con lo cual hay un hito importante de inversión que tienen que hacer en ese momento. ¿Qué pasa? Que cuando se hace la actualización de precios hasta que se alcance ese 20 por ciento pueden estar siete u ocho años sin actualización. ¿Es razonable eso? No. Por eso proponemos aquí su cambio y por eso en los nuevos pliegos también lo vamos a cambiar. ¿Por qué con este el 20 por ciento ejecutada? Porque parece lo razonable respecto a los demás sistemas de actualización.

Respecto a los niveles de tráfico, si le he entendido bien lo que ha dicho, no tiene nada que ver con lo que estamos planteando ahí. Le he entendido que le parecían que estábamos dando unos máximos a los niveles de tráfico que no correspondían. A lo mejor yo le he entendido mal. No. El problema que hay en las concesiones actuales es que la concesionaria tiene todo el riesgo de caída de tráfico, pero si se llega a un tope en el tráfico máximo, todo el tráfico que pasa adicional por encima de ese tope no cobra nada. Por tanto, eso tampoco es razonable porque tiene que ser riesgo y ventura. ¿Qué pasa? Que en la situación actual la caída del tráfico es tan brutal que realmente no tiene más que pérdidas y las perspectivas en un plazo de un año, aunque ya empieza a haber indicadores positivos en el tráfico, hasta que vuelvan a recuperar el ritmo normal van a tardar un poquito de tiempo. ¿Qué nos ha parecido justo y razonable? Es lo que están haciendo en otros regímenes concesionales: que tengas un mínimo y que tengas un máximo. Por tanto, lo que proponemos en la modifica-

ción del texto legislativo es que si está cayendo mucho el tráfico, que luego, cuando se supera el máximo, pueda haber una compensación para que no esté siempre en una situación de pérdida la concesionaria. Esas son las dos medidas que proponemos. No son suficientes y tenemos que adoptar más medidas que espero —y vuelvo a lanzar el guante— sean consensuadas con todos los portavoces.

Con esto he intentado contestar a todas las preguntas que me han sido suscitadas y reitero que me ha encantado estar aquí con mis antiguos compañeros del Congreso, a los que espero volver a ver. Siempre que me inviten estaré encantada de venir.

El señor **PRESIDENTE**: Señora secretaria general de infraestructuras y presidenta de Seittsa, le agradecemos mucho todos los miembros de la Comisión que haya dado respuesta a todas las preguntas que se le han planteado. Si algún grupo parlamentario tiene alguna duda más la puede presentar por escrito. **(El señor Ayala Sánchez pide la palabra.)**

Señor Ayala, nos quedan todavía cuatro comparecientes más.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Creía que había prevista para la señora secretaria una segunda vuelta.

El señor **PRESIDENTE**: Habíamos acordado que no. En todo caso, si hay alguna pregunta más quedan ahora cuatro autoridades del Ministerio de Fomento pendientes y se les puede plantear a ellos o en última instancia se traslada por escrito a la Mesa, siempre que esté dentro del presupuesto, para contestarla por escrito.

Le damos las gracias de nuevo a doña Inmaculada Rodríguez-Piñero en su debut en esta Comisión y la esperamos pronto por aquí.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF (GONZÁLEZ MARÍN). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/000714) Y CATALÁN (CONVERGENCIA I UNIÓN) (Número de expediente 212/000795).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a reiniciar la sesión con la intervención de don Antonio González, presidente del ente público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF. Don Antonio González, tiene usted la palabra.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF (González Marín)**: Señor presidente, señorías, me van a permitir que comience esta comparecencia haciendo una breve referencia a cuáles han sido las actuaciones de ADIF para coadyuvar

en las últimas fechas, obviamente, a través de la ejecución presupuestaria a reducir los efectos negativos en nuestro país derivados del actual contexto económico caracterizado por una aguda recesión a nivel mundial. Y ello cumpliendo con nuestros objetivos básicos de contribuir a lograr la cohesión social y territorial, la eficiencia en el transporte y la sostenibilidad del sistema ferroviario.

En este sentido, ADIF, en aplicación del plan de estímulo económico aprobado por el Consejo de Ministros el 18 de abril de 2008, procedió a acelerar la licitación de las obras de infraestructuras ferroviarias. Como consecuencia de la aplicación de estas medidas, durante el año 2008 ADIF incrementó su ejecución desde los 3.775 millones de euros presupuestados en activos propios a 4.458 millones de euros, lo que representa un 18 por ciento por encima de lo presupuestado. Si adicionalmente computamos las inversiones realizadas por cuenta del Estado, la cifra se eleva a 5.381 millones de euros, con un incremento sobre el presupuesto inicial del 16 por ciento.

Durante el presente año 2009 el Gobierno ha adoptado nuevas medidas para reducir el impacto de la crisis económica, tanto a corto como a largo plazo. En este sentido, dentro de las medidas adoptadas por el Gobierno para fomentar el empleo a través de la inversión pública, ADIF ha participado en el Plan de dinamización de la economía con una aportación de 65 millones de euros que se han utilizado para la mejora de la red convencional. También en aplicación del Real Decreto 8/2009 estamos invirtiendo 70 millones de euros fundamentalmente en la modernización de estaciones.

En consecuencia, señorías, ADIF está contribuyendo a mejorar la situación económica y a su reactivación al realizar un mayor esfuerzo inversor. En este sentido, prevemos que en 2009 la ejecución de las inversiones alcanzará 5.640 millones de euros, tanto en activos propios como en activos del Estado, lo que representará un incremento del 8,4 por ciento respecto de las inversiones presupuestadas inicialmente. Por su parte, en un aspecto que esta mañana aquí era motivo de controversia o de discusión y que hace referencia a las licitaciones, ADIF prevé en 2009 licitar obras por importe de 6.200 millones de euros frente a los 4.889 millones de euros de media en los ejercicios 2005-2008, con un incremento en promedio por encima del 28 por ciento. Para el año 2010 continuaremos en esta línea, ya que el presupuesto de las inversiones a realizar por ADIF tanto en activos propios como por cuenta del Estado alcanzará los 6.265 millones de euros, lo que representa un incremento de 1.058 millones de euros respecto del año corriente y más de un 20 por ciento de aumento respecto del presupuesto de 2009. Además se van a emplear 939 millones de euros en el mantenimiento de la red convencional, lo que representa un 6,2 por ciento más que en el año 2009. Como consecuencia de todo lo anterior, y gracias a este esfuerzo inversor, ADIF va a mantener o crear 160.000 empleos. Con estos presupuestos contribuye a mantener

el ritmo inversor del ministerio y a cumplir con los compromisos contraídos con los presidentes de las comunidades autónomas en las diferentes líneas que tenemos en construcción. Quisiera destacar que estamos llevando a cabo este esfuerzo inversor simultáneamente con una contención del gasto, sin que ello suponga en modo alguno una merma de la fiabilidad en el mantenimiento de nuestros activos. En este sentido, el resultado de ADIF en 2008, cuyas cuentas han sido recientemente aprobadas, ha dado unas pérdidas de 3,5 millones de euros, frente a los 88 millones de pérdidas del año anterior, fruto fundamentalmente de una contención de los gastos de servicios externos.

Paso a hablarles del presupuesto de capital para el año 2010. El presupuesto de inversiones de ADIF para el año 2010 alcanzará la cifra de 5.160,22 millones de euros, con el desglose que a continuación les voy a indicar: en alta velocidad, 4.778,25 millones de euros, y en activos propios de ADIF distintos de los anteriores, 381,97 millones de euros, lo que totaliza 5.160,2 millones de euros, como les acabo de decir. Ello representa un incremento del 18,38 por ciento respecto del año 2009.

A continuación me referiré a la inversión en líneas de alta velocidad. La inversión en líneas de alta velocidad crece un 15,69 por ciento con relación al presupuesto vigente del año 2009 que, quiero recordarles, asciende a 4.130,3 millones de euros. Y voy a referirme especialmente a la línea de Levante, a la línea de Madrid, Castilla-La Mancha, Comunidad Valenciana y Región de Murcia, cuyo principal hito es la llegada de la alta velocidad a Cuenca, Albacete y Valencia en 2010 poniendo en servicio 438 kilómetros y con un tiempo de viaje aproximado en el trayecto Madrid-Valencia de 1 hora y 35 minutos. Adicionalmente, y creo que es muy importante, también instalaremos en 2010 cambiadores de ancho en Valencia que van a dar servicio a los viajeros con destino a Castellón y un cambiador de ancho en Albacete que permitirá hacer extensivos los beneficios de la alta velocidad tanto en Alicante como en Murcia.

Quiero recordar aquí la eficiencia de la política del Gobierno en materia ferroviaria en concordancia con la política de cambio de modelo productivo. A este respecto —hacía eco de ello también antes la secretaria general—, les quiero indicar que la puesta en servicio de la línea de alta velocidad Madrid-Valencia permitirá, en primer lugar, el ahorro de más de 80.000 toneladas de emisiones de CO<sub>2</sub> al año y, en segundo lugar, una reducción del consumo de casi 30.000 toneladas equivalentes de petróleo.

La inversión programada en la línea de alta velocidad, cuya construcción y administración tiene encomendadas ADIF, como he dicho, asciende a 4.778,25 millones de euros y, en líneas generales, les comentaré las rúbricas correspondientes al número de líneas que tenemos en ejecución. Concretamente, a la línea Madrid-frontera francesa o, para ser más correctos, a la línea en el tramo Barcelona-frontera se destinan 1.097,77 millones de

euros; a la línea Madrid-Valladolid, 99,02 millones de euros; 20,40 a la línea Córdoba-Málaga; a la Bobadilla-Granada, 329,2; a la Madrid-Levante, 1.470 millones de euros; 324 a la variante de Pajares; a la Venta de Baños-Palencia-León, 266 —permítanme que omita los decimales, por simplificar—; a la Valladolid-Burgos-Vitoria, 22 millones; a la Vitoria-Bilbao-San Sebastián —en el ámbito Vitoria-Bilbao, que es la línea que está construyendo ADIF, como conocen SS.SS., dado que el tramo Mondragón-San Sebastián lo está haciendo el Gobierno autónomo— corresponden 218 millones de euros; 90 a Pulpí-Almería; 139 a Almería-Región de Murcia; Madrid-Extremadura, 333; la ampliación del complejo de Atocha, 80 millones y la conexión Atocha-Chamartín, 101; y, finalmente, Olmedo-Lubián-Ourense, 119 millones. Quiero indicarles que, a día de hoy, ADIF tiene 1.508 kilómetros de líneas en ejecución, 545 kilómetros en proyecto y 415 en estudio. En las diferentes fases a las que me he referido, prácticamente estamos trabajando en 2.500 kilómetros de líneas de alta velocidad.

Una segunda rúbrica es otros activos propios de ADIF, activos que son también financiados con recursos de ADIF. En este sentido, las inversiones en el año 2010 ascenderán a 382 millones de euros —para no cansarles con todas las rúbricas—. Se destinan a telecomunicación y energía, 11,5; a terminales, instalaciones y equipamiento de terminales, 12,4 millones de euros; a circulación y seguridad en la circulación, 30,2 millones de euros. Dentro de estas rúbricas hay que destacar el esfuerzo inversor que se hace en el ámbito de las estaciones, en las que tenemos previsto invertir más de 200 millones de euros, estrictamente en el ámbito de activos propios. Habría que contar de activos propios en la red convencional. Habría que computar también lo que está previsto en la red de alta velocidad y, por tanto, las inversiones globales en estaciones en el año 2010 hablo exclusivamente de aquellas que se llevan a cabo con activos propios de ADIF estarían por encima de los 330 millones de euros. No hago referencia expresa a aquellas otras actuaciones que son llevadas a cabo por ADIF con recursos de Seittsa, habida cuenta de que acaba la secretaria general de explicar su presupuesto y no me parece razonable volver a incidir sobre el mismo.

¿Cómo se financian los activos propios de ADIF? ¿Cómo se financia la construcción de las líneas de alta velocidad? Las fuentes principales son, en primer lugar, aportaciones patrimoniales. Para el año 2010 el Gobierno de la nación ha realizado un esfuerzo muy importante, situando las aportaciones en 1.600 millones de euros, que nos van a permitir alcanzar los niveles de inversión a los que me estoy refiriendo. Efectivamente, van a tener un efecto multiplicador muy importante tanto en el crecimiento como en el empleo.

Hay una rúbrica que forma parte de la financiación de ADIF y que tiene una cuantía hoy menos relevante que en el pasado, habida cuenta que estamos en la fase última del marco comunitario de apoyo 2007-2013 y que, por

tanto, esos recursos están descendiendo. Así y todo, se destinan 661 millones de euros procedentes de la Unión Europea. Una rúbrica importante para este año 2009 son las operaciones de crédito, básicamente con el Banco Europeo de Inversiones y con otras instituciones de crédito, que se cifrará en 2.100 millones de euros, lo que significará que al cierre del año 2009 el endeudamiento de ADIF se sitúa en torno a 5.120 millones de euros.

Básicamente todas las operaciones de crédito que se han formalizado hasta el día de la fecha están concertadas con el Banco Europeo de Inversiones, que tiene como elementos relevantes, primero, que los plazos de amortización son francamente insuperables —estamos hablando de préstamos a 30 ó 50 años con plazos de carencia de 12 años, lo que permite perfectamente empezar a pagar cuando las líneas ya están en uso— y unos *express* francamente muy bajos, con unos diferenciales que sin ninguna duda están por debajo de la mayoría de los prestamistas a nivel universal. Esta situación de endeudamiento en la que estamos no genera ningún problema en el ámbito de la solvencia de ADIF, que tiene una clasificación crediticia de triple A por Moody's. Hay un elemento que me parece de singular relevancia contar en esta sede parlamentaria, y es que los recursos que se obtienen del Banco Europeo de Inversiones no generan ningún efecto *Crowding out* y por tanto no están eliminando recursos del sector privado, sino haciendo llegar recursos del exterior a nuestra economía. Una rúbrica relevante hace referencia a las devoluciones de IVA, que corresponden evidentemente a las inversiones que realiza ADIF y cuya cifra asciende en el año 2010 a 683 millones de euros. Finalmente, en esa línea de refuerzo a la política del Gobierno de apoyo a las infraestructuras que generan riqueza y empleo, ADIF hace un esfuerzo añadido, reduciendo sus posiciones de tesorería e incrementando la financiación a través de la reducción del capital circulante en un cifra de en torno a 61 millones de euros.

Paso a hablar ahora de las actuaciones en la red de titularidad del Estado, que están dentro del paraguas del contrato-programa. Junto a las inversiones previstas que acabo de comentarles, se contemplan una serie de actuaciones de inversión y mejora que llevará a cabo ADIF en la red de titularidad del Estado. Quiero recordar que, de acuerdo con la Ley del Sector Ferroviario, la RFIG es titularidad del Estado y ADIF gestiona dicha red por mandato del Estado a través de un contrato-programa entre el Ministerio de Hacienda, Fomento y el propio ADIF. Las actuaciones previstas de inversión y mejora en dicha red ascienden a 1.104,3 millones de euros, de los cuales 508,6 corresponden a la construcción de la línea Ourense-Santiago, que, como saben SS.SS., es una línea no patrimonial de ADIF sino del Estado.

Paso a detallarles algunas de las rúbricas más importantes que en esta materia tenemos previsto llevar a cabo. En estaciones de Cercanías, se harán inversiones —sigo hablando de las actuaciones de ADIF por cuenta del Estado— por importe de 70,4 millones de euros; en

supresión y protección de pasos a nivel, por 74 millones de euros; en modernización y renovación de catenaria, por 22 millones de euros; en renovación de vía, por 181,1 millones de euros; en subestaciones eléctricas, por 22,2 millones de euros, y en mejora de la seguridad, por 70 millones de euros, por citarles las partidas más relevantes. Estas actuaciones se enmarcan, como digo, en el seno del contrato-programa 2007-2010, que van a permitir cumplir con los objetivos y con los compromisos establecidos en él. Además, el contrato establece compromisos de mejora de los indicadores de accidentabilidad, de confort, de fiabilidad, de disponibilidad y de puntualidad de la red ferroviaria, que obviamente vamos a cumplir. Dentro de estas actuaciones, destacan las correspondientes a Cercanías, en las que la previsión de inversión asciende a 279,3 millones de euros, distribuidos entre los diferentes núcleos de Cercanías de nuestro país.

Paso, señorías, a hablar del presupuesto de explotación 2010 para ADIF. Está previsto que en 2010 los ingresos de explotación alcancen 2.801 millones de euros, lo que representa un incremento del 2 por ciento respecto al presupuesto de 2009. Dentro de este presupuesto, las partidas de ingresos más importantes que destacaría son los ingresos por cánones, que está previsto alcancen 335 millones de euros, con un crecimiento del 2 por ciento frente al presupuesto vigente; otros ingresos comerciales que esperamos que pese al contexto tan complejo de nuestra economía se mantengan a lo largo del siguiente ejercicio. A este respecto se ha presupuestado un importe de 275 millones de euros, que supone un incremento del 2 por ciento. Ingresos comerciales de operadores que esperamos que desciendan básicamente por su vinculación a la evolución de los precios energéticos. En los gastos de energía se espera una reducción del 19 por ciento. En último término esta factura —como conocen SS.SS.— se acaba repercutiendo en términos similares a los operadores, lo que representa que por el lado de los ingresos por este concepto habrá una reducción también de características parecidas. Como conocen, ADIF realiza la labor de contratación y evidentemente los mayores receptores de este suministro son los operadores ferroviarios, también ADIF pero en una cuantía menor. En relación con el resto de ingresos de operadores se espera una reducción del 17 por ciento, pasando de 126 millones de euros en 2010 frente a 153 millones de euros en el año 2009. En cuanto a los gastos de explotación de ADIF, en 2010 alcanzará la cifra de 2.567 millones de euros versus 2.594 millones de euros en el presupuesto actualmente vigente, lo que representa un descenso del 1 por ciento respecto del año corriente. En este sentido, las principales partidas de gastos serían en materia de gastos de personal, que ascenderán en 2010 a 705 millones de euros, prácticamente similares al nivel de 2009, que se sitúa en 699 millones de euros.

La rúbrica de servicio del exterior se prevé en 618 millones de euros, con una reducción del 1 ó 2 por ciento frente a 2009. En materia de energía de tracción

supondrá 239 millones de euros frente a los 296 millones de euros estimados en el presupuesto de 2009, lo que representa una reducción de más del 20 por ciento. Si bien esta variación, como conocen sobradamente SS.SS., está muy influenciada por las fluctuaciones del precio de la energía, del petróleo, como antes acabo de indicar. En la rúbrica de administración de red convencional y actuaciones cuenta Estado, quiero decir que estos ingresos y gastos junto a los ingresos anteriores son unas partidas muy importantes en nuestra cuenta de resultados. Evidentemente, son las englobadas en el contrato programa, de una parte por la administración de la red convencional, que en 2010 alcanzará los 939 millones de euros y por otra parte, como citaba antes, por actuaciones de construcción, reposición y mejora en la red de titularidad del Estado que superarán los 1.104 millones de euros.

¿Cuál es el resultado de explotación previsto? El resultado de explotación previsto lo ciframos en 9,4 millones de euros, debido fundamentalmente a la política de austeridad en el gasto corriente realizada por ADIF en 2009 y que va a llevar a cabo también en 2010. Si a este resultado de explotación le sumamos el resultado financiero negativo de 150,2 millones de euros, producto básicamente del mayor endeudamiento, el incremento del apalancamiento genera unos gastos financieros adicionales. Pero, como comentaba antes, la propia reducción de la tesorería genera en la rúbrica de ingresos financieros una disminución también importante. Eso provocaría un resultado del ejercicio negativo de 140,9 millones de euros, que evidentemente vienen de esa diferencia entre ingresos-costes financieros a la que antes me refería y que tendrá o no su contrapartida de ingresos hasta la puesta en explotación de las líneas que estamos construyendo, específicamente por las previsiones y por la prognosis de demanda que tenemos de la línea Madrid-Levante que, como decía, iniciará su explotación en el año próximo.

Para concluir, el Gobierno, a través de sus diferentes organismos inversores entre los que se encuentra ADIF, va a dedicar a infraestructuras ferroviarias, como ya se ha dicho antes, 8.865 millones de euros de los que a alta velocidad se destinan 6.292 y el resto a red convencional entre lo que hay que destacar los 798 millones de euros destinados a Cercanías. Desde ADIF, en relación con el ferrocarril convencional que incluye Cercanías y con el que nos sentimos profundamente comprometidos, en el presupuesto que ejecutaremos en 2010 destinaremos a infraestructuras 977 millones de euros, lo que representa, como he dicho antes, un 32 por ciento más que en 2009 y específicamente a Cercanías 279,3 millones de euros, con un incremento del 89,4 respecto de 2009.

En cuanto a la alta velocidad quisiera concluir esta exposición recordando a SS. SS. que en el año 2010 —se ha repetido en el día de hoy más de una vez pero creo que conviene decirlo—, a pesar de las dificultades económicas, con la puesta en marcha de la línea Madrid-Cuenca-Albacete-Valencia vamos a seguir cumpliendo

hitos en el desarrollo de la alta velocidad en España que se ha convertido en referente mundial y en ejemplo para los países de nuestro entorno. El año 2010, con unas actuaciones de más de 7.200 millones de euros destinados por ADIF al ferrocarril, posibilitará que España se sitúe como líder mundial de alta velocidad. Pretendemos reforzar también nuestro liderazgo en el sistema de señalización Ertms que alcanzará al finalizar el año próximo entorno a 1.500 kilómetros de este tipo de tecnología a gran distancia de cualquier otro país europeo, una clara apuesta por la interoperabilidad del ferrocarril.

Finalizo ya, señorías. Con estos presupuestos mejoramos las condiciones de explotación de nuestra red ferroviaria, alcanzamos en 2010 más de 2.000 kilómetros de red de alta velocidad en ancho internacional, en ancho UIC, cohesionamos el país, potenciamos su desarrollo y con ello cumplimos con los compromisos de este Gobierno que apuesta por el ferrocarril como un modo de transporte más sostenible.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para una intervención de diez minutos aproximadamente tiene la palabra el señor Pere Macias por el Grupo Catalán (Convergència i Unió).

El señor **MACIAS I ARAU**: Quiero dar nuestra bienvenida al señor presidente de ADIF y agradecer sus explicaciones. Lamento que, por motivos de pluriempleo parlamentario, no haya podido estar presente en toda su intervención. Me va a disculpar que le formule algunas preguntas y haga, como hemos hecho con los otros representantes del ministerio, algunas observaciones.

En primer lugar, usted es el presidente de una entidad pública que tiene una relación con la Administración General del Estado a través de un contrato programa. El Estado, a través del Ministerio de Fomento, le encomienda una serie de obligaciones y usted debe cumplirlas. Por tanto, esta estrategia del contrato programa es lo que marca el cumplimiento de las obligaciones de servicio público que tiene. Me gustaría conocer cómo en 2009 este contrato programa se ha cumplido y las previsiones para el ejercicio que estamos en estos momentos tratando.

Una cuestión importante es la relativa a las tasas aplicables, especialmente en lo que se refiere a prestación de servicios en terminales y trenes de mercancías. Como sabe perfectamente el señor presidente de ADIF, aquí ha habido muchos problemas, ha habido incluso empresas importantes que han dejado de transportar mercancías por ferrocarril a partir de la subida de tarifas de Renfe-Operadora, provocada a su vez por la subida de tarifas de ADIF. Entiendo que es un tema de suficiente gravedad. Hubo un compromiso formal de la anterior señora ministra, luego asumido por el actual ministro, de no subir tarifas, que sin embargo no se cumplió en algunas de ellas, y nos gustaría saber lo que prevén los Presupuestos Generales del Estado en este sentido.

Conviene hacer una valoración con la red de alta velocidad. No le extrañe al señor presidente que nosotros, que hemos sido pioneros en defender las líneas de alta velocidad, seamos unos grandes defensores de la alta velocidad, no porque seamos los campeones de Europa sino para que tengamos una red de alta velocidad eficiente. Si construimos un tren de alta velocidad y al cabo de diez años todo el sistema está en quiebra porque no es rentable, estamos haciendo un pésimo servicio al país. Por tanto, me gustaría conocer datos de la rentabilidad de esta red de alta velocidad que a usted le compete conocer.

Me va a permitir, como los demás comparecientes, que formule unas preguntas referidas a temas con relación a Cataluña, al campo de acción de mi fuerza política. En primer lugar, me gustaría conocer qué actuaciones concretas se van a realizar en las estaciones de viajeros de Cataluña en concepto de modernización de terminales y estaciones de la red convencional; qué actuaciones concretas se van a realizar en las estaciones de viajeros de Cataluña en la red de Cercanías y fuera de ella y qué actuaciones concretas prevé realizar en concepto de convenios urbanísticos y racionalización de espacios para uso comercial. A lo mejor no puede contestar aquí a estas preguntas. Se las vamos a dejar, como los demás, formuladas por escrito. Una vez más, mi agradecimiento por la explicación que nos ha dado y deseamos tener respuestas a las cuestiones que hemos planteado.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Parlamentario Popular va a compartir intervención. El señor Delgado tiene la palabra.

El señor **DELGADO ARCE**: Señor presidente de ADIF, yo voy a referirme exclusivamente a cuestiones de su actuación en la Comunidad Autónoma de Galicia y el compañero, señor Tarno, se referirá al conjunto. Decimos esto porque su organismo tiene una gran importancia en estos momentos en la ejecución de obra pública en Galicia y la va a tener más en el futuro por la encomienda. Su organismo depende del Ministerio de Fomento, y lo primero que quiero hacer es referirme a una frase del ministro de Fomento pronunciada en Lugo este sábado: Yo pongo el dinero del AVE y otros miran que se cumplan los plazos. Pues no, señor Blanco —y se lo digo para que se lo traslade—, el dinero de ADIF, de Seittsa, del Ministerio de Fomento, de Medio Ambiente y de Cultura lo ponen los diputados y los senadores, las Cortes Generales, y es dinero de todos los españoles, no del señor Blanco. Así que no admitimos que diga que él pone el dinero y los demás miramos los plazos. Los plazos los tenemos que mirar todos porque es nuestra obligación velar por que se cumplan y porque además en Galicia tenemos ya una enorme experiencia de incumplimiento de plazos.

Dicho esto, porque era importante recalcarlo, me refiero a las dos actuaciones que tienen ustedes en

Galicia, las más importantes. En primer lugar, la novedosa, la que se les acaba de encomendar, que es la línea de alta velocidad entre Lubián y Ourense. Yo le hago las siguientes preguntas. Si yo cojo la ficha presupuestaria de ADIF, leo que el coste total del proyecto es 3.143 millones de euros. ¿Me puede usted confirmar si esta cifra es correcta y si la misma incluye el IVA, como nosotros pensamos? La siguiente pregunta es por qué razón no han previsto para el presupuesto de 2010 más que la cantidad de 37.090.000 euros, que, si no hemos hecho mal el cálculo, es el 1,17 por ciento del total de ese coste que figura ahí, salvo que no sea este el coste. Yo entiendo que ustedes presupuestan en función de la expectativa de gasto, porque son personas que tienen que tener unos criterios, y ese parece que es el más lógico. Yo le pregunto: Ustedes reciben el encargo de hacer una obra, pero ¿saben en este momento cuándo va el Ministerio de Fomento a licitar las obras de los tres subtramos entre Lubián y Taboada, que son los que van a dar origen a esta posibilidad de gasto?

El compromiso suscrito el 21 de julio entre el presidente de la Xunta y el ministro de Fomento prescribe la obligación de licitar antes de fin de año. Licitar antes de fin de año es también licitar el día 31 de diciembre, pero eso demoraría mucho los plazos de ejecución, la adjudicación de la obra y, por tanto, el comienzo de la misma. Le pregunto: ¿Esta presupuestación que ustedes hacen la hacen en función de qué fecha de licitación de estos tres subtramos? ¿Usted conoce esa fecha? Yo al señor Morlán se lo pregunté el jueves en la Comisión de Fomento y no me dio esa respuesta, igual usted que ha presupuestado para esa finalidad la conoce.

Dicen en la hoja presupuestaria algo curioso: Las obras se iniciarán en el 2010, pero concluirán en 2016. El compromiso que se acaba de firmar en Santiago de Compostela dice que esta línea estará en servicio en 2015. ¿Es una errata de la ficha presupuestaria? ¿Es una errata lo que se firmó? Si nos lo aclara se lo agradeceremos mucho. En la hoja presupuestaria de ADIF de este año, se dice que en 2009 habrá una inversión de 695.000 euros. La pregunta es concreta, ¿De dónde sale esa inversión si ADIF el pasado año no tenía partida presupuestaria en Ourense para esta línea de alta velocidad? Es una pregunta y usted seguro que tiene la respuesta. Ustedes hacen unas previsiones de inversión en la hoja de presupuestación para 2011 de 135 millones; para 2012 de 180; para 2013, de 225. La pregunta es concreta: ¿Ratifica estas previsiones que están en su ficha presupuestaria? Finalmente, ¿son conscientes de que ADIF, de seguir estas previsiones, en los ejercicios 2014 y 2015, que serían los dos últimos ejercicios, tendría que consignar 2.570 millones de euros para este proyecto, que sería la diferencia entre el coste inicial más las siguientes consignaciones?

Nosotros le hacemos estas preguntas para que nos las aclare, porque estamos pensando en presentar una enmienda. Ahora bien, queremos hacer una enmienda coherente, no una enmienda para poner millones por

ponerla; una enmienda que ayude a incrementar la ejecución y que lleguemos en los plazos comprometidos. El señor Morlán el otro día nos daba a entender que no hay dinero suficiente y se está gestionando este famoso préstamo del Banco Europeo de Inversiones. Nos parece bien. Yo le preguntaba: ¿Tendrá usted inconveniente en que, vía enmienda, incrementemos estos 37 millones con algunos millones más adicionales en función de un objetivo de gasto? Estas preguntas van dirigidas a la línea de alta velocidad entre Lubián-Ourense.

Finalmente por lo que se refiere a la línea que están ejecutando de alta velocidad desde hace tiempo, la de Ourense-Santiago, según la ficha presupuestaria que nos han trasladado, el presupuesto de gasto en esta línea tiene un coste de 1.713 millones de euros. Ustedes presupuestan, entre la provincia de Pontevedra-Ourense y A Coruña para este año la cantidad de 508 millones de euros. El ADIF y otros organismos llevan presupuestando desde el año 2004 y llevan incluidos en el presupuesto 2.650 millones de euros desde que empezó esta obra, lo cual significa que ustedes, año tras año, han ido adicionando cantidades al presupuesto que luego han quedado lógicamente sin ejecutar, porque, si no, estaríamos en unas cifras que no se corresponden con la realidad. Lo que le preguntamos con toda claridad, teniendo en cuenta que las obras están ya muy avanzadas, es si va a ser posible ejecutar este gasto de 508 millones de euros o si va a suceder como en ejercicios precedentes —ustedes lo han reconocido, no este diputado—, que ha habido muchos millones de euros que no se han gastado en ejercicios anteriores. ¿Está aquilataado este presupuesto? Le agradezco mucho las explicaciones.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para compartir el resto del tiempo, tiene la palabra don Ricardo Tarno por el Grupo Popular.

El señor **TARNO BLANCO**: Gracias, señor presidente de ADIF por la explicación. Daba la sensación, con los ingresos y los gastos, que estábamos más en una junta general de accionistas, sin que hubiese un interés social detrás de su presupuesto. Hay muchos millones de españoles muy preocupados por su movilidad y por su transporte, no tanto de su presupuesto sino de que se ejecute y sea capaz de cumplir las permanentes y constantes promesas electorales de los representantes del Gobierno de la nación en determinadas comunidades y provincias españolas respecto a la llegada de la alta velocidad. Voy a ser breve, con preguntas bastante concretas. ¿Usted cree, señor presidente, que con estos presupuestos se cumplen los objetivos del PEIT y los del Plan estratégico de ADIF? ¿Está usted seguro de que es así? ¿Con estos presupuestos, si se aprueban, cuántos kilómetros de alta velocidad estarán en funcionamiento el 31 de diciembre de 2010? ¿Estos presupuestos, si se aprueban, garantizan la llegada del AVE y cuándo a Galicia, a Asturias, a Cantabria, a Burgos y a Vitoria?

¿Cuándo finaliza completamente el AVE Madrid-Levante, no solo a Valencia sino también a Murcia, Alicante y Castellón? ¿Con estos presupuestos cuándo garantizan que llegará el AVE a Badajoz y Cáceres? ¿Con estos presupuestos cuándo nos garantiza usted que va a llegar el AVE a Granada y a Almería? ¿Por qué estos presupuestos solo recogen partidas del corredor mediterráneo desde Almería hasta Murcia fundamentalmente? ¿Es que el corredor mediterráneo para el ministerio y para ADIF se inicia en Almería, olvidándose de otras provincias mediterráneas andaluzas? ¿Qué actuaciones concretas va a realizar ADIF en la red de Cercanías y en qué estaciones? ¿Qué estaciones tiene previsto el presupuesto de 2010 construir o licitar ADIF en alta velocidad? Les recuerdo que en algunos casos hemos visto polémicas estériles —porque no hay nada licitado, porque nada hay presupuestado— sobre estaciones que ya tienen nombre en algunas provincias andaluzas, que ya tienen arquitectos sin concurso y actuaciones virtuales muy de los dirigentes políticos del Partido Socialista, de los ministros que van en esa romería y verbena permanente de promesas, pero luego, no ya sobre el papel que lo aguanta casi todo sino a la hora de las licitaciones, no aparecen ninguno de esos rosarios de cuentas de promesas que nunca llegan a la realidad, creando una frustración en los ciudadanos que ven cómo los plazos se eternizan y escuchan discursos grandilocuentes sobre lo bien que van las cosas, el esfuerzo inversor, el trabajo y la eficiencia, como hemos escuchado aquí durante esta mañana y esta tarde. A la hora de la verdad, se acumulan los retrasos, no hay una planificación concreta y las fechas y las promesas año tras año se van incumpliendo, provocando una enorme frustración en los ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: Para concluir ya las intervenciones de los grupos parlamentarios tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Pezzi.

El señor **PEZZI CERETO**: Bienvenido, señor presidente de ADIF. Yo tendría que reconocer —lo conozco y lo he dicho en otras comparencias en esta Comisión— que no es un novato en la gestión política ni en la gestión del organismo que lleva adelante. Eso se le nota porque tiene una brillante gestión, ágil, eficaz, con cumplimiento de plazos y por eso el Grupo Socialista le tiene que felicitar públicamente. Estos son unos buenos presupuestos del Ministerio de Fomento. Yo llevo todo el día aquí, casi todo el tiempo moviéndome lo mínimo y veo que alguien quiere discutir si son 19.000 millones ó 30 más u 80 menos cuando la fácil sería mirar hacia atrás y ver cuánto se presupuestaba en los años 2000, 2001, 2002 ó 2003 y ver que ahora mismo se presupuestan casi tres veces más. Un gobierno socialista con respecto a un gobierno de mayoría absoluta como era el de Aznar. Cuando alguien dice: cuánto tardará todavía la alta velocidad o algunas otras infraestructuras; pongame usted plazo. Con 19.000 millones de euros de

inversión anual se pueden hacer muchas más cosas que cuando los presupuestos eran de 6.000. Así se comprende por qué el ministro, señor Álvarez-Cascos solo inauguraba una travesía. Con 6.000 millones daba para la travesía y para levantar el tinglado donde se hacía el acto público y seguir adelante, pero ahora todo son exigencias; hay que terminarlo todo mañana, inmediatamente. Hay que tener un poquito de sentido común, saber lo que uno hizo durante ochos años, y apuntarse los tantos de decir: Todo lo que está haciendo el Gobierno socialista ya lo hicimos nosotros porque para eso colocamos una travesía vertical con un letrero diciendo: Aquí estuvo Álvarez-Cascos, se fue y de él no quedó nada.

Todas estas críticas, señor presidente de ADIF, vienen de que les molesta que hayamos hecho el Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte, el PEIT, que lo estamos cumpliendo, y que en los contratos-programa no solo pongan la cantidad que estaba prevista sino que en algunas casos se duplique, como en el caso de ADIF, y que estén cumpliendo las estrategias de llevar la alta velocidad y los ferrocarriles por toda España, haciendo del nuestro un país más cohesionado, más competitivo, económicamente más potente, más productivo y eso se está haciendo de nuestra mano. Tengo que decirlo porque da la sensación de que lo único que nos ponen son problemas y dificultades multiplicadas allí donde gobiernan; dificultades que no son razonables cuando estamos hablando de España, de una estrategia de Estado que nos hará una economía más rentable. Pediría a algunos indignados diputados de territorios de España que sean capaces de levantarse un poquito de la visión corta y vean el conjunto de España. Y es fundamental ver el conjunto de España para saber que en estos temas de obras públicas estamos progresando con una extraordinaria rapidez.

ADIF es el instrumento fundamental para llevar a cabo en gran medida las infraestructuras que el Ministerio de Fomento se ha planteado. En ferrocarriles hay una inversión estratégica prioritaria; se crece casi en 489 millones de euros respecto al anterior presupuesto del año 2009, lo que supone un 54 por ciento. Considero que es una estrategia absolutamente fundamental y de futuro. En un momento de cambio climático, en un momento en que la economía tiene que ser sostenible, esta apuesta incondicional por el ferrocarril me parece de una inteligencia, de una solvencia, de una capacidad de ver el futuro extraordinariamente relevante. ADIF tiene los fondos necesarios tanto por la vía del contrato-programa, los fondos de la Unión Europea, el crédito BEI. Todo ello supone garantías para que se pueda invertir en las partidas que se habían previsto. Usted acaba de decir que seremos líderes mundiales de la alta velocidad y creo que eso no es un tema baladí, sino de capacidad de innovar y de vender la innovación con nuestras empresas por todo el mundo.

Si me permiten, como han hecho otros diputados, que baje a mi territorio, como diputado andaluz por la provincia de Granada, diré que no hacemos chapuzas tipo

Alvarez-Cascos con el AVE Bobadilla-Granada de una sola vía —AVE único en el mundo, de una sola vía—, que sería la gran innovación y que cuando lo criticábamos decían: No os preocupéis, ahora hacemos una vía y cuando sea necesario hacemos la otra, una al lado de otra; y se ponían ahí los ingenieros y los albañiles, esperando que pasara el tren a 300 kilómetros por hora, para seguir trabajando después tranquilamente en esa vía, en ese túnel o en ese viaducto. Ingeniosa situación de un líder del Partido Popular que ahora sus sucesores nos ponen como gran referente. ADIF está demostrando la capacidad de gestión de una empresa pública solvente, tiene grandes directivos, sabe invertir el dinero que le da el ministerio por transferencias que piden al Banco Europeo o que la Unión Europea, dentro del marco vigente, le ha asignado.

Pediría al presidente que me aclare un par de cosas y luego haré un comentario final. Me gustaría preguntar, porque tienen mucha repercusión en la ciudadanía, por el tema de las estaciones: las estaciones de alta velocidad, la modernización de las estaciones, el número de modernizaciones de estaciones, la inversión, etcétera. El ferrocarril ha dejado de ser un referente del siglo XIX y allí donde uno vaya observa que cualquier ciudad tiene grandes estaciones, aunque todavía no tengan alta velocidad, o incluso aunque no la vayan a tener, las está remozando y eso es muy importante. En ese marco pediría a los diputados del principal partido de la oposición que no pusieran palos en las ruedas. Yo he vivido esto porque estoy cercano a dos ciudades, a Granada y Santander, y veo que se está trabajando para que llegue rápidamente el AVE, pero nos encontramos siempre con alcaldes del Partido Popular metiendo los codos y diciendo: Sí, pero aquí va a pasar por este lado; ahora está el siguiente problema; ahora no me gusta el arquitecto, ahora sáquelo usted a contrato... Creo que los alcaldes deberían tener visión de Estado, colaborar con ADIF, con el Ministerio de Fomento y no poner palos en una rueda que gira a 300 kilómetros por hora, que es el futuro de nuestro país.

El señor **PRESIDENTE**: Para dar respuesta a todas estas preguntas tiene la palabra el señor González.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (González Marín): Seguiré el orden de las intervenciones. El señor Macías, diputado de CiU, preguntaba por el cumplimiento del contrato-programa. Quería indicarle que ese dato, evidentemente, es público. En el año 2008, el grado de cumplimiento de las actuaciones cuenta Estado, que son las que están sujetas al contrato-programa, fue del 107,1 por ciento; en el año 2009, las previsiones de cierre que tenemos son que las inversiones que el Estado ha encomendado se cumplan en un 114,4 por ciento. Pero, señoría, no queda limitado estrictamente al número, sino que hay una comisión mixta formada por el Ministerio de

Hacienda, el Ministerio de Fomento y el propio ADIF, en la que se analizan todas las encomiendas que se hacen a ADIF en el ámbito del contrato-programa, hay una relación permanente entre el Ministerio de Fomento y ADIF con el contrato-programa; y se hace un seguimiento permanente de las encomiendas dadas y del grado de ejecución. Por tanto, el cumplimiento de 2009 ha sido el que acabo de comentar y las previsiones de 2010, como no puede ser de otra manera, es que llevaremos a cabo todas las actuaciones que nos ha encomendado el ministerio en esta materia. Pero no hablo solamente de aspectos cuantitativos. El contrato-programa, que usted conoce sobradamente, establece una serie de actuaciones: de renovación de vías, de supresión de pasos a nivel, de CTC, etcétera. Esos parámetros, que son cuantitativos y por tanto perfectamente medibles, se cumplen en las condiciones establecidas o por encima de las mismas. Pero otra serie de parámetros relativos a fiabilidad, accidentabilidad, disponibilidad, en definitiva, elementos que configuran el aspecto cualitativo que la red que el Estado nos tiene encomendada, esos elementos se cumplen también. Hay un doble cumplimiento, el de los elementos cualitativos que definen el contrato-programa, en el que una comisión mixta o triple entre el Ministerio de Fomento, Adif y el Ministerio de Hacienda que se encarga de verificar y corregir, y están las evaluaciones correspondientes —evaluaciones que al mismo tiempo hace la propia Intervención General del Estado a través de la intervención delegada— y el control financiero permanente de ADIF. Como no podía ser de otro modo, se cumplen las exigencias o encomiendas que están contenidas en el contrato-programa.

Me habla de tarifas. En el año 2009, y pese a que había una propuesta diferente elevada al Consejo, las tarifas de ADIF han crecido el cero por ciento. En los últimos cuatro años el crecimiento de las tarifas, excluido el año 2009, aplicadas en terminales ha estado en el entorno del 13 por ciento, por debajo de la subida del IPC en ese periodo. Nosotros estamos a favor de apoyar el ferrocarril de mercancías. Y ese sacrificio que significa, en términos de nuestra cuenta de resultados para este año, unos 70 millones de euros, se planteó en consejo de administración, por iniciativa mía, que no hubiera ninguna subida de tarifas. Estamos en esa idea de apoyo al ferrocarril y claramente en el ámbito tarifario es el que acabo de comentar.

Con todo respeto, señoría, no pretendemos ser campeones de nada. Nos dedicamos a trabajar con ahínco, con rigor, a planificar y llevar a cabo las actuaciones que se nos encomiendan con el máximo rigor, con la máxima profesionalidad y buscando la máxima eficiencia y eficacia en la aplicación de los recursos públicos. Eso es lo que nos mueve, señoría. Las líneas que están en funcionamiento tienen unos resultados determinados. Hay unas líneas más rentables y otras lo son menos, pero en modo alguno se podría hablar ahora de que hay problemas de desequilibrio en la explotación de las líneas. Se hace claramente una política de rigor en la gestión de los

gastos, sean de mantenimiento o sean de reposición, para que el sistema sea equilibrado. No hay ningún problema en que tenga esos datos con más detalle si esa es su pretensión.

Me preguntaba por actividades relacionadas con la red de Cercanías. Respecto a esta red, como conoce en el ámbito de su comunidad autónoma (es lo que he entendido que preguntaba) hay múltiples actuaciones pero relatarlas en este momento podría ser bastante prolijo. Como ha redactado la pregunta por escrito, la responderemos en los términos que ha planteado.

El portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Delgado, ha hecho una serie de preguntas relacionadas con la línea Olmedo-Lubián-Ourense y una final relacionada con la línea Santiago-Ourense. Comenzaré por el final. Las dotaciones presupuestarias que hay consignadas para la línea Santiago-Ourense, que, como sabe, es una línea que realiza ADIF por encomienda del Estado y está en el presupuesto de Fomento, son las dotaciones presupuestarias necesarias para que en el año 2011 la línea Santiago-Ourense esté en explotación comercial. Le quiero decir también, como le he comentado al señor Macías, que para el año 2008, que es un año ya cerrado, en esa línea las previsiones presupuestarias eran de 329,5 millones de euros y la ejecución presupuestaria fue de 365,6 millones de euros, un 111 por ciento. En el año 2009 las previsiones que tenemos son que de los 337,2 millones de euros previstos en el presupuesto inicial, ejecutemos 410,74 millones de euros, un 121,8 por ciento. Por tanto, señorías, estamos haciendo unas dotaciones presupuestarias para concluir la línea en la fecha prevista, forzando y agilizando las inversiones. Su compañero decía antes que habían dejado todo resuelto. En 2004, en la línea Ourense-Santiago, había invertidos 4,9 millones de euros. **(El señor Delgado Arce: ¡Eso es imposible!)** Hoy están invertidos ya 1.298 millones de euros. Han dicho antes que habían dejado todo resuelto. Así dejaron resuelta esa línea. **(El señor Delgado Arce: ¡Qué barbaridad!)**

Ha hablado de distintos temas relacionados con el compromiso del presidente de la Xunta con el ministro de Fomento. Asistí a esas reuniones con el presidente y con el ministro y lo que se dijo —y se dijo en la rueda de prensa— fue que el compromiso era para finales de 2015. **(El señor Delgado Arce: ¡Si está en el convenio!)** ¿Correcto? Así está recogido, para finales de 2015. Señorías, una obra termina, pero hay actuaciones posteriores que no se concluyen en el mismo año y hay que ir a la línea de Barcelona, a la de Málaga y a la de Valladolid para ver que hay actuaciones que continúan estando en la línea de explotación. Por ejemplo, algún cerramiento o algún elemento adicional o la liquidación de las obras, que no es normal que se hagan efectivas, como bien conoce S. S. en el momento que termina la obra. Por tanto, señorías, ¿por qué se rasga las vestiduras porque figure 2016 con una partida presupuestaria? No lo entiendo, de verdad. Créame que no lo entiendo, salvo que quiera dinamitar un acuerdo que está perfectamente

asumido por todas las partes y que hay un esfuerzo enorme del presidente y del ministro en que se cumplan todas las previsiones que se han plasmado, como conoce sobradamente S. S. no solo por la explicación de la nota de prensa, sino en un protocolo. Existe toda la voluntad del Ministerio de Fomento y toda la voluntad del ministro de Fomento en cumplir con ese compromiso con Galicia. De eso le doy fe —no voy a dar ninguna recomendación de nada— y sería bueno que trabajáramos todos en una línea de diálogo y de articular todo esto para que funcione correctamente y para que se lleve a la práctica en los términos que están definidos. Y me pregunta: ¿Es factible desde el punto de vista financiero? Sí lo es. Las previsiones que se han hecho en esta línea (que, como conoce S. S., en el tramo Lubián-Ourense el conocimiento exacto que tiene ADIF no es todavía el suficiente como para decir que está ajustado matemáticamente) permiten cumplir los compromisos asumidos entre el ministro y el presidente de la Xunta. Estamos trabajando para que se cumplan al pie de la letra y cuantitativamente esos compromisos. Señorías, lo que le pido es que nos ayude —no es una tarea fácil— a cumplir esos compromisos que están plasmados por escrito. Existe voluntad de las dos partes de cumplirlos, hagamos que esto funcione y seamos capaces de cumplir con nuestra voluntad, nuestro objetivo para lo que no se van a regatear recursos, como es llegar a la línea Ourense-Santiago en 2011, poner en marcha el corredor del eje atlántico en 2012 y que la línea Olmedo hasta Santiago esté en explotación a finales de 2015, como dijo el ministro, como asintió el presidente de la Xunta y estamos trabajando todos para que así suceda.

Había varias preguntas del señor Tarno. ¿Interés social? El nuestro. He hablado de números, pero no de números etéreos. Detrás de los números, evidentemente, hay personas. Nosotros estamos yendo —lo he dicho repetidas veces— por unas líneas que puedan provocar la cohesión social, la vertebración territorial, un entorno medioambiental sostenible y eso es hablar de personas, no de kilómetros de carril ni de metros cúbicos de hormigón, sino de personas. Estamos trabajando para un ferrocarril para las personas, para los ciudadanos, porque lo merecen, porque tienen derecho a ello, en todo el territorio del Estado y las dotaciones presupuestarias que se han hecho permiten cumplir los compromisos que tienen una fecha más o menos inmediata, llámese Valencia 2010, Alicante 2012, Barcelona 2012 o que llegue el tercer carril hasta el enlace de la conocida internacional en 2010 o en Ourense-Santiago en 2011, pero estamos trabajando, señorías, cumpliendo los objetivos del PEIT, que los vamos a cumplir. Esta mañana se ha comentado por el secretario de Estado y también por la secretaria general que las previsiones del PEIT están siendo ampliamente superadas, tanto en términos de cuantía —se hablaba de 15.000 millones de euros y estamos muy por encima— como en términos de PIB, 1,5 frente a 1,8 que daban esta mañana como dato, señorías. Estamos trabajando para cumplir el PEIT, estamos cum-

pliendo el Plan estratégico de ADIF, sin ninguna duda, pero además, señoría, esto nos va a permitir que en 2010 —habrá gente que esté encantada de la vida y gente a la que no le agrada el tema, pero va a ser así— el AVE llegue a Cuenca, a Albacete y a Valencia, lo que significa que en kilómetros de alta velocidad habrá 2.092 kilómetros de ancho UIC y 599 kilómetros de ancho ibérico, ¿de acuerdo? Quiero decirle, señoría, que las dotaciones presupuestarias que se han ido haciendo y que les he puesto de manifiesto son para que la alta velocidad llegue a todo el territorio del Estado no de una vez, evidentemente, sino de la forma en que está programada y haciendo cumplir los presupuestos previstos. En el año 2000, la dotación para alta velocidad ascendía a 1.499 millones de euros y se ejecutaron 912, o sea, un 60 por ciento; en 2001, se dotaron 2.365 millones de euros y se ejecutó un 59 por ciento; en 2002 —¿le suenan las fechas?—, 2.766 millones de euros —esa es la mitad de lo que tenemos nosotros, por ejemplo, en el presupuesto del año que viene— y se ejecutó el 86 por ciento, 2.390 millones de euros; y en 2003, de 3.570 millones que dotaron ejecutaron 2.156, un 60,4 por ciento. Nosotros estamos dotando cantidades francamente muy importantes y estamos ejecutando el presupuesto para cumplir con el compromiso de que la alta velocidad llegue a todos los territorios, tal como usted ha definido en el PEIT.

Me pregunta por qué el cordón mediterráneo llega a Almería. Usted conoce sobradamente que ADIF lleva a cabo las obras de alta velocidad que le encomienda el Estado. ADIF no decide por dónde entra y por dónde sale; hasta ahí estamos haciendo porque es la encomienda que tenemos, como conoce. Para que lo sepa, ADIF, por ejemplo, no está trabajando en un tramo que hay entre Castellón y Tarragona porque no lo tiene encomendado, como no está trabajando en el eje atlántico porque tampoco lo tiene encomendado. ADIF trabaja de acuerdo con la Ley del Sector Ferroviario de la forma en que está determinado y por tanto hacemos aquellas obras que el Estado determina que llevemos a cabo. De verdad, no hacemos actuaciones virtuales. Una actuación virtual es que la variante de Pajares en 2004 tuviera, por ejemplo, 7 millones de euros en inversión.

Esta mañana se decía que estaba previsto que en febrero de 2009 llegara el AVE para enlazar con el tramo internacional. En el año 2004 la inversión que había en ese tramo era de 1,6 millones de euros y, con esa inversión, conociendo la dificultad de las obras que aquí se han planteado en el día de hoy, era muy complicado en febrero de 2009 llegar a enlazar con la línea de alta velocidad en Figueras.

Termino con el señor Pezzi. Aparte de agradecer su siempre magnífico tono, para ser breve, porque me ha pedido el presidente que no me entretenga más de la cuenta, simplemente le diré que en el tema de las estaciones, con cargo a recursos propios de ADIF, para el año 2010 hay una previsión de 277,9 millones de euros y también estamos llevando a cabo el plan de moderni-

zación al que me refería en la presentación inicial, actuando en 797 estaciones en todo el territorio del Estado. Son pequeñas actuaciones, son actuaciones de mejora y modernización, que tienen una proyección en todo el territorio. A título de ejemplo, en Castilla y León afecta a 120 estaciones, 121 en Cataluña, 75 en Aragón, 29 en el País Vasco, 17 en Asturias, etcétera. Son actuaciones que afectan a todo el territorio del Estado y de las 797 hay 192 en los núcleos de cercanías que hay en los diferentes puntos del Estado.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Antonio González, presidente de ADIF. Con su intervención damos por concluida su comparecencia. **(La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la Presidencia. Pausa.)**

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE-OPERADORA (SERRANO BELTRÁN). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/000715) Y CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) (Número de expediente 212/000797).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Damos la bienvenida al presidente de la Entidad Pública Empresarial Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, señor Serrano, a quien dejo la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE-OPERADORA** (Serrano Beltrán): Señora presidenta, señores miembros de la Mesa, señoras y señores diputados, tengo que empezar por transmitirles una cierta emoción por encontrarme aquí. Hace algo más de veinte años asistí durante tres o cuatro años seguidos a la Comisión de Presupuestos, cuando el presidente de la Comisión era un diputado que se llamaba Rodolfo Martín Villa, del Grupo Popular, y yo comparecía para explicar la política de Función pública. Nunca imaginaba yo que al cabo de los veinte años volvería a estar otra vez aquí con ustedes, con otras señorías distintas, muchísimo más jóvenes que yo —ahora soy muy mayor—, para tratar de explicarles las tareas y los trabajos de Renfe-Operadora. En todo caso, me van ustedes a perdonar si cometo alguna imprecisión, que es debida no solo a esta emoción que les he contado, sino también a que llevo relativamente poco tiempo a cargo de Renfe-Operadora.

No me voy a extender mucho en los objetivos de Renfe-Operadora, porque se han repetido en esta sala durante todo el día. Los objetivos de Renfe-Operadora son, en definitiva, los objetivos del ferrocarril. Las inversiones del ferrocarril se hacen para transportar personas y mercancías y a las personas y a las mercancías las

transportan las operadoras de ferrocarril; sin las operadoras de ferrocarril, las inversiones no tendrían ningún sentido. Por tanto, den ustedes por explicados cuáles son los objetivos de Renfe-Operadora y no les quiero cansar mucho más porque las horas de la tarde son ya avanzadas. De todos modos, mi obligación aquí es exponerles las líneas maestras de los estados financieros de Renfe, que son las que están incluidas en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2010.

El importe neto de la cifra de negocios de Renfe, es decir, los ingresos generados por las operaciones de transporte de viajeros y mercancías que constituyen el objeto de la empresa, alcanzará los 2.108 millones de euros. Eso será un 6,8 por ciento por encima de la previsión de cierre del año 2009. De este importe, 1.849 millones de euros corresponden al transporte de viajeros, el 87,7 por ciento del total, y 259 millones al transporte de mercancías, el 12,3 por ciento. A pesar del menor peso relativo de los ingresos generados por las mercancías —y estoy seguro que después tendremos ocasión de hablar de esto—, quiero resaltar la previsión de un repunte de estos tráficos respecto al año 2009; repunte que no tiene un mérito excesivo, ya que 2009 ha sido un año especialmente difícil para el transporte de mercancías por ferrocarril, en línea con la desaceleración económica general. Les avanzo que la previsión de crecimiento en términos de toneladas por kilómetro es de un 8,3 respecto al año 2009, ya les digo que el año 2009 va a ser con toda la probabilidad un año bastante malo respecto al transporte de mercancías por ferrocarril y por cualquier otro modo de transporte.

En el caso de los viajeros, el crecimiento de ingresos que planteamos es del 6,4 por ciento, que se puede desglosar en un 5,4 por ciento para los servicios de cercanías y media distancia y del 7 por ciento para los de alta velocidad-larga distancia. Para llegar a esos ingresos se parte, en un caso, de tarifas sujetas a aprobación por parte de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, como son las que tienen que ver con servicios que constituyen obligaciones de servicio público, mayoritariamente los de cercanías y los de media distancia, pero no solo estos. Además de estas tarifas hay otras en otro tipo de servicios que vienen marcadas por aquello que permite el mercado en cada momento. Los viajeros por kilómetro transportados en 2010 prevemos que alcanzarán los 22.376 millones, que supone un débil crecimiento del tráfico de viajeros en torno al 0,5 por ciento de los viajeros por kilómetro del año 2009.

Por lo que se refiere al resto de ingresos de explotación, estos alcanzarán los 202 millones de euros, de entre los que destacan 51 millones de euros que tenemos previsto obtener a través del área de fabricación y mantenimiento o los 20 millones derivados del contrato de venta de material ferroviario al exterior. Debo señalar que en esta partida de ingresos —y en comparación con el ejercicio anterior— no figura, de acuerdo con las decisiones del Gobierno, la aportación prevista en el contrato-pro-

grama para los servicios de cercanías y media distancia, 350 millones de euros, cuyo abono por parte de la Administración General del Estado queda pendiente para otro escenario presupuestario y que será compensada en este ejercicio con un aumento del endeudamiento.

Por lo que se refiere a los gastos, el total de los mismos excepto los derivados de la amortización y financiación de las inversiones, presentan una previsión para el año 2010 que alcanza los 2.521 millones de euros. De este importe, un tercio aproximadamente corresponde a los gastos de personal, que incluyen un partida de 38 millones para la continuidad del expediente de regulación de empleo contemplado en el contrato-programa. Los gastos de personal suponen un aumento del 2,6 por ciento respecto al año 2009.

A los cánones abonados al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias por el uso de las líneas y las estaciones le corresponde un importe de 337 millones de euros, es decir, un 13,4 por ciento de los gastos de explotación del total de los servicios. En el caso de la alta velocidad, el porcentaje que suponen los cánones pagados a ADIF es superior al 30 por ciento. El resto de los servicios prestados por el ADIF, diferentes de los cánones, supondrán en 2010 un total de 378 millones de euros, de los cuales, como partida más importante están 230 millones que corresponden al suministro de energía para la tracción de los trenes.

En cuanto al volumen, la siguiente partida más significativa de los servicios del exterior es la asociada al mantenimiento, reparación y limpieza del material rodante, que supondrá en 2010 un gasto de 344 millones de euros. Con estos datos, el Ebitda, resultado antes de amortizaciones e intereses, previsto para 2010, se sitúa en una cifra negativa de 211 millones de euros. Si computásemos los 396 millones de euros de aportaciones corrientes previstas en el contrato programa que no figuran en el presupuesto, el Ebitda se situaría en 185 millones de euros positivos, lo que supondría una mejora del 3 por ciento en términos homogéneos con respecto al año anterior. Los gastos de capital, amortizaciones y gastos financieros presentan para 2010 una evolución creciente, consecuencia de la incorporación del material rodante que se está produciendo en estos años, así como del volumen de endeudamiento alcanzado para atender al plan de inversiones recogido en el contrato programa. El resultado, después de estos gastos, se situará en 2010 en 783 millones de euros negativos; 387 en términos homogéneos con 2009. Por áreas de actividad, corresponden 539 millones a los servicios de cercanías y media distancia, casi todos ellos —insisto— sujetos a obligaciones de servicio público, y 244 al resto de los negocios: alta velocidad, larga distancia y mercancías Integria. En el caso de alta velocidad y larga distancia también hay servicios que están sometidos a obligación de servicios públicos.

En lo que se refiere a inversiones, la empresa tiene previsto invertir en 2010 1.302 millones de euros, de los

cuales 1.296 se destinarán a inversiones reales y 6 a inversiones financieras. De los 1.296 millones de euros, 1.037 se destinan a modernizar la flota de trenes, 941 a la adquisición de nuevo material rodante y 96 a la mejora del actual. Los 259 millones de euros restantes se destinan a otras inversiones: construcción y mejora de talleres, equipamiento de estaciones de cercanías, plan de accesibilidad, actuaciones en materia de seguridad informática, etcétera. Por áreas de actividad, 701 millones se invertirán en cercanías y media distancia, lo que supone más del 54 por ciento del total de las inversiones reales. De ellos, 648 millones se dedican a actuaciones en material según el siguiente detalle: 195 millones de euros se destinarán a la adquisición del nuevo material Civia para cercanías; 404 millones de euros se destinarán a la adquisición de diverso material para media distancia; y 49 millones de euros a transformaciones, mejoras y modernizaciones del material actual. De los 53 millones de euros restantes se destinarán: 46 a instalaciones en estaciones; 2 a mejoras en talleres; y 5 a mejoras en el desarrollo de medios de gestión. Para la alta velocidad-larga distancia se destinarán 335 millones de euros, un 26 por ciento de la inversión real. Esta cantidad se concreta en 285 millones de euros para la adquisición de nuevo material; 34 millones para modernizaciones y mejoras técnicas del ya existente; y 16 millones a instalaciones y medios de gestión. En mercancías y logística se invierten 72 millones de euros, lo que supone el 6 por ciento de la inversión real; 57 corresponden a nuevas adquisiciones de material; 13 millones corresponden a la modificación de vagones y a la modernización y reconstrucción de locomotoras; y 2 a instalaciones y medios de gestión. En fabricación y mantenimiento se invierten 66 millones, de los cuales 47 millones de euros se destinarán a actuaciones en talleres —si quieren luego les detallo en qué talleres—; 19 millones a la adquisición de instalaciones industriales para equipamiento y modernización de los talleres. Por último, 122 millones se gastarán en el área corporativa de la empresa, de los cuales 43 millones se destinarán al plan de accesibilidad; 27 millones a la seguridad de la circulación; 25 millones a los sistemas de información; y el resto a la gestión patrimonial y áreas estrictamente corporativas. Para financiar estas inversiones se cuenta, como en años anteriores, con el apoyo del Gobierno, que aporta 404 millones de euros contemplados en el contrato programa para el ejercicio 2010 y con una autorización de endeudamiento por 1.235 millones de euros.

Quisiera detallarles algunas de las actuaciones más importantes que tenemos previstas realizar a lo largo de 2010. Continuaremos con la renovación extensiva de la flota, incorporando nuevos trenes y tenemos previsto para el año 2010 en los servicios de cercanías y media distancia las siguientes incorporaciones:

En cercanías 46 trenes Civia, que se distribuirán durante el año en los núcleos de cercanías de Santander, San Sebastián, Barcelona, Madrid, Valencia, Sevilla y Cádiz.

En media distancia convencional, 13 nuevos trenes eléctricos de la serie 449, que se distribuirán durante el año para prestar servicios en el País Vasco, Andalucía, Castilla-La Mancha y Castilla y León y 22 nuevos trenes diesel de la serie 559, que se distribuirán durante el año para prestar servicios en Aragón, Valencia, Murcia, Andalucía y Galicia.

En alta velocidad-media distancia, 6 unidades de la serie 121 y 3 unidades de la serie 114, que se distribuirán durante el año para prestar servicios en Madrid, Valencia, Andalucía, Aragón, Castilla-La Mancha y Castilla y León. Se firmarán contratos para la adquisición de nuevos Civia en el futuro y se adquirirán 30 nuevos coches para ampliar la capacidad de los trenes Civia del servicio de cercanías.

En las cercanías metropolitanas de Madrid se inaugurará la nueva línea de cercanías al aeropuerto de Barajas Terminal 4; la prolongación de la línea de Aranjuez-Chamartín hasta Villalba; se implantará progresivamente la tarjeta sin contacto, y se alcanzará la universalización del telecontrol de las instalaciones en las estaciones.

En las cercanías metropolitanas de Barcelona se extenderán los teleindicadores a todo el núcleo de cercanías. En 2010 está previsto acometer la extensión de teleindicadores a todo el núcleo de cercanías, como ya he dicho, operación que permitirá la instalación de estos equipamientos en 29 estaciones seleccionadas por su importancia. Solamente algunas estaciones de baja utilización quedarán sin este equipamiento.

Se instalará también el circuito cerrado de televisión CCTV en todas las estaciones del núcleo de cercanías de Barcelona. Este proyecto está pilotado por la Dirección Corporativa de Protección Civil, Seguridad y Prevención de Riesgos y se ha dividido en cuatro fases, que se contemplarían a lo largo del año 2010. La primera fase contempla 24 estaciones y ya se ha licitado el correspondiente concurso.

Se producirá también en el área de Barcelona la renovación de las máquinas de autoventa. Renfe va a invertir 28,8 millones de euros en el contrato para el suministro, instalación y mantenimiento de 635 nuevas máquinas de nueva generación para la venta de billetes en estaciones de los núcleos de cercanías. Estos equipos incorporarán los últimos avances para potenciar los distintos medios de pago y como ya he comentado anteriormente estarán adaptados para expedir las nuevas tarjetas sin contacto. En Barcelona se instalarán 185 de estas máquinas autoventa. En las cercanías de Valencia se instalarán 38 nuevas máquinas autoventa en el primer trimestre de 2010 y se implantará la tarjeta sin contacto.

En el área de servicios de alta velocidad-larga distancia, como ya les han dicho hasta la saciedad hoy, la puesta en servicio de la nueva infraestructuras de alta velocidad Torrejón de Velasco-Cuenca-Valencia y su conexión con Albacete prevista para finales de 2010 permitirá que Renfe implante un nuevo servicio AVE entre Madrid y Valencia. Servicio, que les anuncio, se

prestará con 18 trenes de la serie 112, que es una modificación de los actuales 102, que llaman Pato, frente al Bombardier y 7 trenes de la serie 120, que realizarán servicios lanzadera a lo largo de la línea. Asimismo, mediante la utilización de trenes de la serie 130 de ancho variable se mejorarán los tiempos de viaje entre Madrid y Castellón, Alicante y Gandía.

Profundizaremos también en las estrategias comerciales que permitan poner en valor el esfuerzo inversor tanto en infraestructuras como en material rodante de viajeros, respondiendo a las expectativas del mercado para que el tren se convierta en vehículo de transporte por motivos profesionales y elaborando productos turísticos combinados con cadenas hoteleras. Le señalo que estamos hablando de aquellas áreas de mercado en las que Renfe no actúa con obligaciones de servicio público.

En el área de actividad de fabricación y mantenimiento construiremos una segunda taller en el complejo de Santa Catalina para servir al mantenimiento de los trenes que se pongan a explotación de la nueva línea de alta velocidad Madrid-Valencia; continuaremos con los proyectos de fabricación de material móvil en curso, repartidos entre proyectos que tienen que ver con los 112 Talgo-Bombardier, con locomotoras Bombardier, con trenes Civia, etcétera; participaremos también en la fabricación de pedidos para Bosnia de Talgo, y participaremos desde el área de actividad, fabricación y mantenimiento en la adaptación al plan de accesibilidad de los trenes de media distancia 594 y 598, de los cuales nuestra área de Integria llevará a cabo la adaptación de 8 trenes en sus talleres.

En el servicio de mercancías y logística incorporaremos 55 nuevas locomotoras eléctricas de las 100 previstas, 75 plataformas dobles portacontenedores y 100 plataformas para el transporte de coches. Implantaremos un servicio auto-tren, que consiste en una oferta multi-cliente de transporte de automóviles dirigida a empresas de *renting*, mercado de segunda mano y particulares en las relaciones Madrid-Cataluña-Andalucía, facilitando la opción de compra a través de Internet.

Respecto a la accesibilidad, la empresa continuará con sus actuaciones en materia de accesibilidad para garantizar el acceso de todos los ciudadanos a los trenes en un periodo inferior al marcado por la ley. Para ello existe una dotación presupuestaria de 43 millones de euros en el marco de un plan con horizonte 2014 e importe total de más de 300 millones de euros.

Quiero decirles también unas breves palabras sobre eficiencia energética. También se ha hablado mucho durante todo el día de hoy de la eficiencia energética del ferrocarril, y es evidente que una gran parte de esta eficiencia energética se logra a través del transporte de viajeros y mercancías por el material móvil que realiza Renfe-Operadora. Esta eficiencia energética se conseguirá por parte de Renfe mediante un material rodante más eficiente, incluyendo elementos como el freno regenerativo, en el que es posible ya devolver energía a la

red en aquellas líneas electrificadas a 25 kilovoltios —esperamos que en el futuro sea posible también hacerlo en las líneas electrificadas en continuo a 3 kilovoltios—, utilizando una conducción económica, mejorando los índices de ocupación de los trenes y aumentando la utilización de la tracción eléctrica, frente a la diesel, pasando de un 59 por ciento de eléctrica y un 41 por ciento de diesel en 1990, a un 75 y a un 25 respectivamente en 2008. Con todo esto, ya hemos obtenido hasta la fecha una reducción del 9 por ciento de intensidad energética de producción en 2008 respecto a 2004 y hemos anticipado en un año el objetivo de reducción prevista.

Hasta aquí, con todos estos datos, he pretendido acercarles las cifras de Renfe-Operadora contenidas en el presente proyecto de presupuestos. Nos parece que son unas cifras ambiciosas que permiten mantener los compromisos de Renfe en un año francamente difícil desde el punto de vista presupuestario y creemos que es la aportación de Renfe a la consecución de un modo de transporte más seguro, fiable y sostenible, y que sobre todo que pone en valor las inversiones de infraestructura cuantiosísimas anunciadas por el Ministerio de Fomento para el año 2010 y los años futuros.

Señora presidenta, señores diputados, muchas gracias por su atención y, pidiéndoles comprensión —como ya hacía al principio—, estoy a su disposición para todas aquellas cuestiones que quieran que les aclare.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Comenzamos las intervenciones de los distintos grupos parlamentarios. El señor Macias, que lleva un buen día hoy, tiene la palabra.

El señor **MACIAS I ARAU**: Bienvenido, señor presidente de Renfe-Operadora.

Aparte de unas cuantas preguntas que he escrito y que voy a entregar a la Mesa —algunas de las cuales usted ya ha respondido, por tanto, ya tenemos buena parte del trabajo realizado—, me va a permitir que le traslade una cierta preocupación. Si no he anotado mal, el resultado previsto para el ejercicio recoge una pérdida de 783 millones de euros. Esto es una novedad en Renfe, sobre todo porque, además, una parte de esta pérdida, la prevista en el contrato-programa, no se le va a hacer efectiva por parte del Estado. Es decir, el Estado le dice a usted —ya sé que usted es una víctima en este asunto— por primera vez en unos cuantos años —recuperando viejos y a mi entender perversos modos de actuación— que Renfe se endeude y que algún día se asumirá esta deuda. Me gustaría que me confirmara esto. Desde luego, usted no tiene ninguna culpa de esto y usted lo va a sufrir, pero esta es una pésima noticia, porque no había sido la tónica de los últimos años, desde el saneamiento de Renfe y la creación de Renfe-Operadora. Mi grupo va a intentar corregir este aspecto de los Presupuestos Generales del Estado porque este es el inicio de un camino con difícil y con mal retorno, y, señorías, a pesar de todos los pro-

blemas presupuestarios, hay caminos que es mejor no iniciar. Lo digo a guisa de reflexión, pero con un tono de grave preocupación. Desde el punto de vista de la gestión de la empresa hay pocos temas que comentar, pero sí tengo una cierta preocupación, y usted ha hecho un guiño. Ha dicho: no compramos tanto material como parecía que estaba encargado; de las 100 famosas locomotoras, compramos 55. Me parece que es una sana decisión porque lógicamente antes de comprar trenes hay que saber que los trenes van llenos, y por tanto es una decisión sabia si es que de alguna manera se ha podido renegociar este convenio. Desde luego no voy a ser yo quien critique en absoluto que se renueve la flota, porque todos pedimos que se renueve, y entre otras cosas mis preguntas van destinadas a saber cómo se está haciendo. Sí quiero decir que las cosas hay que pagarlas y que lógicamente en estos tiempos complicados a lo mejor hay que redimensionar los conceptos. En este sentido me gustaría escuchar una reflexión por parte del señor presidente.

Solamente quiero plantear una cuestión, aunque a lo mejor no he prestado suficiente atención. En cuanto al destino de los nuevos trenes, de las nuevas unidades regionales eléctricas, no le he oído decir que iban en parte destinadas a Cataluña, cuando hoy en otra comparecencia —no sé cuál porque llevamos muchas— se ha dicho que entre este año y el que viene 18 de estas unidades iban a Cataluña. Por lo tanto simplemente me gustaría que lo confirmara, porque este es un tema ciertamente importante para el servicio Catalunya Express, como sabe usted perfectamente bien.

El resto son temas menores y puntuales a los que le vamos a pedir que nos conteste. En cualquier caso, que quede encima de la mesa esta reflexión y preocupación, comprendiendo —repito— que los tiempos son complicados y sabiendo que no depende de usted, pero sepa que nuestro grupo va a presentar una enmienda para que de alguna manera no se vuelva a producir esta bola inmensa del déficit de Renfe. Algunos de sus predecesores lo vivieron duramente esto en ciertas etapas. No hace mucho tiempo hablaba con el señor García Valverde, por ejemplo, o con el señor Boixadós, que vivieron épocas dramáticas en este sentido, por lo que el inicio de esta carrera de endeudamiento debería ser un toque de atención. Como el señor Simancas está aquí muy atento le agradecería que, en lugar de decirme que no diga esto, fuera a contárselo al señor ministro, que es muy amigo suyo, porque deberíamos lograr corregir este tema. Es un punto comprensible pero grave. Le puede hacer un gran favor no solamente a don Teófilo Serrano, sino a la gestión de Renfe-Operadora si lográramos dar la vuelta a este reinicio de endeudamiento que, repito, a mí me preocupa mucho. A lo mejor estoy haciendo reflexiones poco políticas, pero desde el punto de vista de ciudadano responsable creo que deberíamos poner un toque de atención en esta cuestión de suma gravedad.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Martínez Sieso.

El señor **MARTÍNEZ SIESO**: Señor presidente de Renfe, bienvenido a esta Comisión. Le agradezco muchísimo su comparecencia. Ha sido un breve turno el que ha tenido, pero nos ha dado muchísimos datos, que por cierto sería muy bueno que apareciesen con ese detalle en el proyecto de ley de presupuestos, con lo cual la mitad de las preguntas que tuviéramos preparadas para usted en esta comparecencia no las realizaríamos.

Efectivamente, usted lleva apenas cinco meses al frente de la compañía y le deseo muchos éxitos, pero reconocerá conmigo que llega en un momento especialmente delicado, por utilizar un eufemismo, tratando de no alarmar a nadie ni que se interprete por nadie que la oposición trata de poner palos en las ruedas de ningún ministerio, y me explico. Me parece que es un momento especialmente delicado porque efectivamente en este año se produce el fin del contrato-programa entre la Administración General del Estado y Renfe-Operadora 2006-2010, con lo que ello supone. Además ya nos ha anunciado un incumplimiento en relación con ese contrato-programa, que es la aportación de la Administración General del Estado para el próximo año 2010, y como consecuencia de ello el incremento de la deuda de la entidad. En segundo lugar, los retos y las complejidades que suponen la progresiva liberalización y también la descentralización, es decir, que a partir del 1 de enero del año 2010 se va a transferir la gestión de cercanías a Cataluña. Aquí me gustaría plantearle la primera pregunta: ¿cómo va a afectar esto a Renfe-Operadora, desde el punto de vista de los ingresos, de los gastos, de los recursos humanos, de la plantilla, de las inversiones, etcétera? Hay un tercer elemento que me preocupa sobre todo, como al señor portavoz del Grupo de Convergència i Unió, desde el punto de vista del Grupo Parlamentario Popular, que es el excesivamente alto endeudamiento de la compañía previsto, y también la previsión de resultados de explotación tan negativos para este año y sobre todo para el año 2010. Aquí le planteo otra cuestión. Desde la perspectiva que le da el tiempo que lleva al frente de Renfe, como presidente de la misma, me gustaría preguntarle cuál es su opinión sobre qué se pudo hacer mejor en los últimos cinco años, y principalmente desde la aprobación del contrato-programa, porque probablemente algo se pudo hacer mejor, señor Serrano.

Aquí tengo la nota de prensa que desde el Ministerio de Fomento se hizo pública en el momento en que se aprobó el contrato-programa, concretamente el 29 de diciembre de 2006, que dice: El Gobierno aprueba un nuevo contrato-programa entre el Estado y Renfe que permitirá a la operadora invertir cerca de 6.000 millones de euros hasta 2010, y Renfe logrará la rentabilidad empresarial en 2010 para competir en un mercado que a partir de esa fecha estará plenamente liberalizado. Esas declaraciones o manifestaciones vistas desde la perspec-

tiva actual me parece que pecan un poco de optimistas. Aquí también tengo una copia del contrato-programa, y puesto que el final del ejercicio que viene coincide con el final del mismo, desearía que me confirme y me explique con más detalle algunas de las cifras o, más que las cifras, las desviaciones que se han producido en estos años o que se van a producir de acuerdo con su propio proyecto de presupuestos, y qué consecuencias va a tener sobre el futuro de Renfe-Operadora. Me estoy refiriendo al límite anual del nivel de deuda, por ejemplo, donde en la cláusula 10 del contrato-programa se dice textualmente que para alcanzar este objetivo se compromete a que a 31 de diciembre de cada ejercicio el nivel de deuda, medida como suma de acreedores a corto y largo plazo, no sobrepase los siguientes importes. Para 2010 habla de 4.500 millones de pesetas aproximadamente; según mis cálculos, entre la deuda a largo y corto plazo estamos en torno a los 6.000 millones de pesetas, según la información que nos han remitido ustedes.

En lo que se refiere a los recursos humanos me gustaría que hiciese una valoración de lo que ha supuesto la aplicación del expediente de regulación de empleo, de lo que ha supuesto el anuncio de la necesidad de prorrogar ese expediente de regulación de empleo a partir del 31 de diciembre de este año, puesto que no se han alcanzado los objetivos que se preveían en un principio. También me gustaría que hiciese una valoración de la política de incorporaciones que se está llevando a cabo en la compañía, cuántas se han producido y qué puestos se han ocupado.

Respecto de las aportaciones del Estado, confiar en que en términos generales el presupuesto compensará, en un futuro, lo que no se aporta en este, me parece que no ofrece suficientes garantías para el funcionamiento de la compañía. Respecto a la cuenta de resultados es muy preocupante, porque para el año 2009 prevén perder 276 millones de euros y para 2010 nada menos que 783 millones de euros. Son cuestiones de una magnitud muy relevante y me gustaría que nos tranquilizase sobre esas perspectivas que no parecen tan halagüeñas para el futuro de la compañía.

Volviendo la atención hacia temas más cercanos, me gustaría que aclarase algunas cuestiones. El año pasado su antecesor en el cargo en este trámite aseguró con rotundidad que las inversiones reales que se iban a realizar en 2009 alcanzaban la cifra de 1.388 millones de euros, cuando la previsión que ustedes mismos tienen en el proyecto de ley que se ha presentado alcanza los 1.245 millones de euros. Llama la atención que desde un punto de vista regionalizado, según los datos que han aportado en inversiones regionalizadas, se ha dejado de invertir, según lo previsto, un 66 por ciento en la Región de Murcia, un 43 por ciento en el Principado de Asturias y un 33 por ciento en Aragón o las caídas presupuestarias previstas para 2010 frente a 2009, un cien por cien en la región de Murcia, un 50 por ciento en la Comunidad Valenciana, y un 58 por ciento en Aragón.

Hay una cuestión que me interesa resaltar. Precisamente hace un año y también su antecesor en el cargo dijo textualmente, si nos vamos al «Diario de Sesiones» son palabras textuales: En el año 2009 vamos a incorporar 177 trenes nuevos en todas las áreas. Usted ha hecho una relación detallada de lo que tienen previsto adquirir para el próximo año, pero en concreto para este año dijo que en cercanías iban a adquirir 51 trenes; en alta velocidad ancho UIC, 23 trenes; en alta velocidad ancho variable, 37 trenes, y en material convencional, 63 trenes, que hacen un total de 177. Le pregunto si me puede confirmar estas previsiones, porque en la medida en que pueda confirmar las previsiones que se realizaban hace un año serán más creíbles las previsiones que ha hecho usted hace un momento. Desde el Grupo Parlamentario Popular tenemos la impresión de que no solo en trenes, sino también en los servicios que se prestan a los viajeros se está concentrando especialmente en la alta velocidad y en lo que son las cercanías de Madrid y de Barcelona, lo cual está muy bien, pero tenemos la sensación de que esa concentración de esfuerzos se está realizando en detrimento de los servicios de la red convencional de media distancia y de cercanías en el resto de España, en lo que se refiere a la gestión de los servicios de estaciones y en lo que se refiere a la utilización o adquisición de material móvil. Y le voy a poner un ejemplo, y lo baso simplemente porque creo que refleja lo que puede ser una estación de tipo medio. No me estoy refiriendo tanto a las estaciones de las capitales de provincia como a otro tipo de estaciones de segundas o terceras ciudades, por ejemplo la estación de Tanos, de Torrelavega, donde realmente Renfe no presta ningún servicio de información, no es posible adquirir un billete en esa estación, etcétera.

Me interesa mucho el tema de tarifas, y voy a ir telegráficamente a partir de ahora. En el año 2009 ustedes —ya sé que aquí hay una intervención de la Comisión Delegada para Asuntos Económicos para fijar algunas tarifas— subieron la mayoría de las tarifas por encima de la previsión de incremento de los precios, y yo les pregunto: ¿me puede confirmar aquí hasta dónde alcanza el incremento de tarifas para el año 2010? O por decirlo mejor: ¿conforme a qué tarifas han calculado ustedes los ingresos que se van a producir en el año 2010?

En el tema de cercanías quiero insistirle en esa idea general que le he planteado antes: creo que están concentrando esfuerzos en unas zonas muy específicas del territorio español, dejando de lado a otras zonas. También en relación con esto y con las líneas convencionales hay un asunto que me parece muy importante, que son los convenios que tienen firmados con las comunidades autónomas. ¿Me puede decir con qué comunidades autónomas tienen firmados en estos momentos convenios para prestar servicios ferroviarios y cuántos tienen previstos realizar en el próximo año? Si es posible me gustaría que nos remitiese, a través de la Presidencia de esta Comisión, una copia de los convenios firmados con esas comunidades autónomas.

Respecto de mercancías me ha llamado muchísimo la atención una frase que usted ha pronunciado en una entrevista que le hizo *El País* no hace mucho, que pensaba que en la actualidad se transportaba alrededor del 60 por ciento de lo que es susceptible de ser transportado por ferrocarril en cuanto a mercancías. Me ha sorprendido mucho...

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señor Martínez Sieso, le ruego que vaya finalizando.

El señor **MARTÍNEZ SIESO**: Me ha sorprendido mucho ese porcentaje. Creo que debemos ir a un esfuerzo mayor y simplemente le pregunto a qué es debido ese porcentaje tan pequeño, ¿a las condiciones del transporte en las cuales se efectúa? ¿Son mejorables las condiciones de transporte y es susceptible de ser transportado más porcentaje de mercancías? En definitiva, para concluir, me parece que en el proyecto de ley de presupuestos que nos ha presentado hay algunas cuestiones sumamente preocupantes, me estoy refiriendo a la evolución de los ingresos. Hay que tener en cuenta que ustedes para el año 2010 tenían una previsión en el contrato —programa de 2.800 millones de ingresos, y en el proyecto que nos han remitido es de 2.100 millones. Me estoy refiriendo a la evolución prevista del resultado de explotación; hay que tener en cuenta que en 2010 las pérdidas suponen un 37,1 por ciento de los ingresos; se trata de los gastos financieros, y de la medida en que pueden crecer en el futuro, y sobre todo se trata del incremento tan desorbitado de la deuda, que si no llega a los 6.000 millones de euros, me gustaría que aclarase exactamente entre deuda a largo y deuda a corto hasta dónde llega.

Espero que estas cuestiones que hemos planteado no creen ningún tipo de alarma infundada, porque desde el Partido Popular pensamos que realmente el servicio público que está prestando, que debe prestar Renfe-Operadora es muy importante, pero también estamos convencidos de que no puede permitirse una mayor caída de los ingresos previstos y un incremento mayor de la deuda, porque entonces se estaría poniendo en riesgo la totalidad de la entidad.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Para finalizar este primer turno de intervenciones tiene la palabra el señor Pezzi.

El señor **PEZZI CERETO**: Bienvenido, señor Serrano: Nos ha recordado cuando venía usted aquí, pero en temas de ferrocarriles tiene más currículum que el que usted ha señalado en esta Comisión. Ha sido el responsable en Andalucía de esta materia, y por tanto de esto sabe, porque es un territorio grande Andalucía, una comunidad autónoma muy poblada, es una garantía ese currículum a la hora de gestionar Renfe-Operadora, que está inmersa por un lado en un proceso de liberalización del negocio, y por tanto en un proceso de transformación en competencia con otros operadores que es posible que

todavía no sienta el aliento en la oreja de forma muy intensa pero que le obliga a mirar al futuro con fortaleza. Por otro lado está inmersa en un proceso de crisis económica muy grande en la que la austeridad ha podido rozarla. Estoy convencido de que todos necesitamos una Renfe-Operadora competitiva, moderna y que el esfuerzo que hará usted al frente de esta entidad será el suficiente como para que, como dice el propio presupuesto, tengamos la flota más moderna de Europa, que incrementemos el número de locomotoras para mercancías y el número de trenes de pasajeros, y por tanto que Renfe pueda competir con la carretera, como ya lo hace de forma rentable con la alta velocidad, pero también en cercanías y en —quiero subrayarlo— mercancías. Uno de los grandes retos como aquí hemos discutido con el señor Macías, en el Pleno y en Comisión, es el asunto de las mercancías. Ese es un tema estratégico de especial relevancia para todos. El Plan de movilidad sostenible y la apuesta por un transporte menos contaminante, en el marco de la lucha contra el cambio climático, obliga a que Renfe siga apostando por la mercancía, que exija como exigimos todas mejoras en las infraestructuras, pero también mejores ofertas públicas para que las mercancías pasen de la carretera al ferrocarril, para que los operadores en mercancías puedan tener unas cifras de negocio realmente competitivas. Ello nos va a hacer un país más moderno y sostenible, y además poder dar las cifras a que nos comprometemos en foros internacionales sobre reducción de gases de efecto invernadero.

Me ha llamado poderosamente la atención que sigamos con una inversión todavía de 1.296 millones de euros, y que eso sea para modernizar la flota de mercancías y pasajeros. Hay que seguir con cifras importantes —ajustándolas porque estamos en años de crisis económica, y por tanto es razonable que suceda— y apostando por el Plan director de ahorro y eficiencia energética que cada vez da cifras más altas de toneladas que no se emiten de gases de efecto invernadero. Así podremos cumplir, como he dicho anteriormente, esos objetivos que España está poniendo encima de la mesa a la hora de las discusiones internacionales en relación con la movilidad sostenible.

La solución de no reducir las inversiones y de acudir al endeudamiento es una fórmula objetiva y razonable en la situación que estamos viviendo. Las cifras nos indican que en los próximos años vamos a salir de la situación, más o menos en el mismo año que Alemania o Italia. Por tanto podremos disminuir ese endeudamiento. Creo que Renfe, con unos buenos gestores y con una buena dirección como la que usted ofrece, puede ser y es competitiva; puede ofrecer productos de primera calidad y restar pasajeros y mercancías a la aviación y a la carretera, y por tanto el camino está bien marcado y usted puede hacerlo con competencia, con eficiencia y con capacidad para que Renfe no note en absoluto en su gestión diaria y en la atención al ciudadano las posibles mermas que haya podido tener su presupuesto, por una fase de austeridad absolutamente comprensible.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Para responder en este turno de intervenciones tiene la palabra el señor Serrano.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES RENFE-OPERADORA** (Serrano Beltrán.): Voy a centrar una cuestión que les preocupa a todos ustedes. Todos se fijan en el contrato programa, y es muy natural, pero las cifras del contrato-programa estaban construidas basándose en algunas cifras y en algunos hechos. El contrato-programa contemplaba un crecimiento en 2008 del 3,3 por ciento positivo del producto interior bruto; en el año 2009, del 3,3 por ciento positivo del producto interior bruto; y en 2010, del 3,3 por ciento positivo del producto interior bruto, y asimismo contemplaba superávit en las cuentas públicas. Creo que el cataclismo económico que se ha producido en el mundo tiene que afectar también al contrato-programa de Renfe. Renfe sería una empresa que se mantendría en una campana neumática si un contrato-programa a cuyas cifras se tiene que atender, y que están construidas con una base de crecimiento que se ha demostrado totalmente imposible de alcanzar en España y en todas las partes del mundo, se pudiera mantener en esas cifras y me refiero a las cifras de ingresos. Señorías, nuestros ingresos están correlacionados en el caso de las obligaciones de servicio público y en el caso de las cercanías casi con un coeficiente 1 con la tasa de ocupación. Baja la tasa de ocupación, bajan los ingresos por el transporte de cercanías, baja la actividad de los negocios, bajan los viajes turísticos de las familias porque disponen de menos renta disponible y afecta a los ingresos. Luego, sería una verdadera maravilla que unos ingresos que están previstos para un crecimiento del 3,3 por ciento, con unos crecimientos negativos se fueran a mantener. Eso sí que sería un milagro que ni yo, con la experiencia que el señor Pezzi tan amablemente me otorga, sería capaz de resolver. Pero, señores, el contrato-programa es un documento que desde el año 2008, desde la caída de Lehman Brothers, ya no vale; y no vale porque las bases sobre las que estaba fundado ha saltado por los aires.

Hay que entender en qué consiste el contrato-programa. El contrato programa consiste básicamente en que el Estado compra por cuenta de los ciudadanos unos servicios en una cantidad y a unos precios que la compañía Renfe, o cualquier otra compañía, no prestaría porque no son rentables; entonces, hay un tercero, que casualmente es el dueño de la empresa, y que decide comprar esos servicios a unos precios, porque entiende que los ciudadanos tienen que utilizar el transporte público porque concurren una serie de beneficios que son los que se distribuyen por toda la sociedad. Si el accionista, que para mantener su gasto tiene que endeudarse en todo caso, decide poner la deuda en una cuenta o en otra, es una decisión del accionista. Es decir, ¿a mí, como empresario, me puede resultar más o menos inte-

resante presentar unas cuentas con 300 o con 700 millones de pérdida por una decisión de mi accionista? Pues es una decisión de mi accionista. Lo que mi accionista me proporciona son los medios suficientes para que yo pueda seguir prestando los servicios y hacer las inversiones que están marcadas. ¿Con la atribución del contrato-programa perdería 300 millones? Sí. ¿Saben ustedes cuánto han perdido las otras empresas de transporte por carretera o por aire en España? ¿Conocen ustedes cómo están las cuentas de resultados, cómo están los Ebitdas? Renfe no iba a ser una excepción. En un momento en que todas las empresas de transporte en España y de fuera están perdiendo mucho dinero, Renfe también lo tiene que perder. ¿Qué en el año 2010 eso se agrava porque el accionista o el dueño de la empresa o el representante de los dueños, me da igual —en este momento es el representante de los dueños— ha decidido que unos servicios que compra en vez de financiarlos de una manera decide hacerlo de otra? Pues sí, en mis cuentas luce una cifra que quizá para mi orgullo como gestor podría decir: ¡Pues vaya unas cuentas! Yo, como sé que no es responsabilidad de la empresa esa pérdida sino que es una cuestión contable, que además es solucionable en los próximos años, me preocupa muy relativamente; yo lo comprendo. Estamos con un presupuesto que tiene déficit. El dinero que se entregara a Renfe tendría que salir del déficit. Pues qué más da que esté en la deuda del Estado o que esté en la deuda de Renfe, que, por cierto, son exactamente —digo ya la cantidad para que no haya mucha preocupación— 5.186,6; son 627 millones más de lo que figuraba en el contrato-programa. Natural, si usted calcula el dinero que no se ha entregado por transferencia corriente y la compensación de las pérdidas, esa es la diferencia. O sea, quiero decir que las cuentas están claras, que contablemente, efectivamente, no es muy comfortable esa situación pero que no tiene ningún efecto real ni sobre las inversiones ni sobre la prestación del servicio, porque si esto fuera una empresa privada tendría una solución sencilla, es decir: dejo de prestar el servicio, mando a los trabajadores a un expediente de regulación de empleo; pero entenderán ustedes que el servicio público está por encima de todas estas cosas. Y además es que no haría falta tampoco, porque el accionista me ha proporcionado los medios para poder seguir prestando el servicio, luego por lo tanto no tengo que hacerlo; me ha garantizado una financiación que me sirve para seguir prestando el servicio. ¿Qué hará el año que viene? A la vista de la evolución de la economía iremos viendo cómo el accionista quiere comprar estos servicios que compra a Renfe-Operadora como obligaciones de servicio público, porque, insisto, el contrato-programa es un contrato-programa que consiste en la compra de unos servicios para los ciudadanos por alguien que los represente, pero es la compra de unos servicios, no es un dinero que se da a Renfe, es la compra de unos servicios, y ahí enlace —estoy respondiendo un poco desordenadamente pero creo que doy respuesta a todo; luego daré respuestas

puntuales— con la cuestión de Cataluña y las transferencias.

Renfe es una compañía —por cierto con prestigio importante en el mundo no solo por la alta velocidad, sino por las cercanías, y más que tendrá, señorías, les avanzo— que está para prestar servicios a cualquiera que quiera comprárselos, y si hay una Administración pública que se hace cargo de la compra de esos servicios de interés público por cuenta de sus ciudadanos, nosotros estaremos encantados de prestarle ese servicio en las condiciones que se pacte con ellos en el correspondiente contrato o convenio. Y eso es lo que vamos a hacer en el caso de Cataluña. Tenemos un periodo transitorio en el que Renfe va a demostrar que es capaz de prestar el servicio en condiciones de eficacia, de eficiencia y a plena satisfacción de su cliente, en este caso la Generalitat de Cataluña, y ese es un modelo que pensamos que puede funcionar perfectamente para el resto de los casos en que comunidades autónomas con competencias en materia ferroviaria pueden asumir los servicios. El día que se produzca la apertura del mercado, el día que el Gobierno decida que el mercado debe abrirse, Renfe estará perfectamente preparada para competir en estos concursos con aquel que quiera presentarse para intentar prestar un servicio alternativamente a Renfe. Por lo tanto, todo está ligado y todo tiene que ver, pero no hay ninguna preocupación en Renfe-Operadora respecto a esto, no hay ninguna preocupación respecto a la estabilidad final de la empresa, estamos convencidos de que tiene un futuro brillante, no hay ningún problema respecto a la asunción por parte de las comunidades autónomas de aquellas competencias que pueden asumir a través de sus estatutos y no hay ningún problema respecto a la apertura del mercado. Se lo digo, señorías, con toda tranquilidad. Yo llevo cinco meses en la empresa, pero puedo decirles que el ambiente que he observado dentro de la empresa es un ambiente de total dedicación, de total interés y de total preparación para el futuro en este sentido. Este año la estética nos va a permitir presentar unos números que podían ser más bonitos, pero feos iban a ser de todas maneras, porque desde luego la empresa de transporte que vaya a ganar dinero ya la buscaremos por ahí para ponerle alguna medalla, porque ni el transporte aéreo, ni el de carretera ni el de nada, no tienen más que hablar con los empresarios. El otro día me encontré con el presidente de una importante línea aérea y me dijo: ¡Qué envidia me das! ¡Qué envidia te doy? No sé, ya te contaré mis cuentas (**Risas.**) Quiero decir que no hay que tener ninguna preocupación, que es verdad que la situación es difícil, es verdad que todos estamos preocupados y yo agradezco —no saben cuánto— su preocupación, la agradezco muchísimo, pero no creo que tengamos ningún problema.

Respecto a cosas más concretas, efectivamente señor Macias, vamos a comprar 100 locomotoras, lo que pasa es que este año vamos a incorporar 55 solo. Ligando con lo que decía el representante del Grupo Popular, efectivamente, España tiene un problema de accesibilidad de

las mercancías al ferrocarril. Para que las mercancías sean accesibles al ferrocarril hay que trabajar básicamente en materia de infraestructura, hay que hacer terminales, hay que garantizar el acceso a puertos, hacer que los trenes puedan ser más largos, hay toda una serie de actuaciones que; están en el campo de las infraestructuras que se han hablado aquí, entonces conseguiremos llegar a más mercancías. Pero es evidente que estamos en un porcentaje más bajo que en el resto de Europa y es un porcentaje que hay que mejorar. ¿Cómo pensamos mejorarlo? Pensamos mejorarlo haciendo fuerte el área de mercancías de Renfe. ¿Y cómo pensamos hacerla fuerte? No únicamente convirtiéndonos en una empresa prestadora de tracción, que es otra opción, porque podíamos ser perfectamente una empresa que fuese un rosco de locomotoras, como dicen los ingleses, y dedicarnos a financiar, mantener y alquilar locomotoras al resto de los operadores; podíamos hacerlo, pero no queremos hacerlo. Queremos que la unidad de mercancías de Renfe se extienda a la cadena logística, para lo cual necesita establecer alianzas con otros operadores, que vaya mucho más allá de la tracción y que trate en esa cadena de captar todo el valor añadido para poder convertirse en una unidad competitiva que pueda hacer frente a otras empresas que, señorías, no son empresas privadas la mayoría de ellas, son empresas públicas de otros países. A la competencia que nos tenemos que enfrentar básicamente son empresas públicas de otros países y por eso nosotros tenemos que fortalecer la empresa pública española, para poder competir en nuestro terreno y en el suyo. En el caso de las mercancías, ya les digo a los dos diputados que han manifestado preocupación y también al representante del Grupo Parlamentario Socialista, que nuestra idea es avanzar por ese camino, no quedarnos donde estamos, y para eso probablemente necesitaremos alianzas con sectores privados que tendrán competencias que nosotros en este momento no tenemos. No puedo ir más allá porque entraría en terrenos de confidencialidad comercial, por lo que en este momento no tendría mucho sentido que me extendiera más. Respecto a la incorporación de material móvil, 189 son en el año 2009; no sé si es que es el mismo papel que tenía mi antecesor, pero son los que son. Si quiere se los detallo, pero son 189. En el año 2010 serán 115, de los cuales a 31 de octubre de 2009 —por eso no figura en mi papel, porque es de 2010— cinco 449 prestarán servicio en Cataluña y a 31 de diciembre quince; confiemos en ello, porque esto pasa por un proceso de homologación de los trenes y a veces se retrasa. En cualquier caso, la perspectiva es que haya quince trenes 449 en Cataluña prestando servicio a 31 de diciembre y tres más en el año 2010, por tanto, habrá dieciocho. Desde ese punto de vista, seguro que le respondo a su pregunta.

Me han preguntado también por los convenios con las comunidades autónomas. No tengo ningún inconveniente en enviarles los textos de los convenios. Me acuerdo de memoria, pero por si acaso me han pasado una nota.

Tenemos convenios con Extremadura, Andalucía, Galicia, Murcia, Navarra, Castilla y León y la Diputación General de Aragón; vamos a tener el de Cataluña de cercanías, pero no lo tenemos firmado todavía. Les diré, señorías, que en líneas generales —y he visto estos convenios desde el otro lado— las comunidades autónomas son muy buenos clientes, porque los acuerdos que se firman con ellos son acuerdos que se materializan económicamente. Las comunidades autónomas asumen unas responsabilidades, nosotros asumimos otras y Renfe, en general, no tiene ningún problema en el trato con las comunidades autónomas, porque hay problemas heredados desde hace mucho tiempo que deberán resolverse, pero en general no hay problemas mayores, las cantidades se facturan, se pagan razonablemente y es algo que funciona bien. **(El señor secretario, Canongia Girona, ocupa la Presidencia.)** No tengo ningún inconveniente en remitirle a través de la Comisión los textos de los convenios que, por otra parte, son documentos que se suelen hacer públicos en el momento que se firman y son conocidos generalmente.

El representante del Grupo Parlamentario Popular me ha preguntado sobre las tarifas. Como ya he dejado claro, hay tarifas de dos clases: hay tarifas que a la compañía le imponen y que en teoría le compensan por no ser las tarifas de equilibrio, y hay tarifas que la compañía establece con unos criterios de mercado, basándose en definitiva en la voluntad de pagar y en la competencia, que es lo que sucede en aquellos servicios como la alta velocidad que no son de interés público; ahí las tarifas se gradúan en función de las necesidades del mercado. Teniendo en cuenta los otros modos, por ejemplo, nosotros hemos aprendido mucho de la aviación, hemos aprendido todo el sistema *yield management* de gestión de billetes y, como ven, no competimos porque no paguemos la infraestructura, porque la alta velocidad paga el 30 por ciento de sus costes de infraestructura. Ya saben que de los cuatro cánones hay uno que se aplica a la alta velocidad que sirve para recuperar la inversión. La alta velocidad soporta algo más del 30 por ciento de sus costes en cánones. Esos precios son precios de mercado. Ponemos los precios que creemos que en cada momento nos pueden atraer más clientes. Actuamos como una empresa privada. En el otro caso, no. Los otros son precios que la Comisión Delegada para Asuntos Económicos nos tiene que autorizar, y para hacer la previsión hemos tomado lo que venía en el contrato-programa —porque algo teníamos que tomar—, aunque insisto en que el contrato-programa está como está porque ya quedó como quedó. Están en torno al 5 por ciento. No sé cuánto nos autorizarán al final, pero nosotros hemos puesto esa cifra. La elasticidad de la demanda es muy relativa. Si nos autorizan menos, tendremos menos ingresos y más pérdidas; si nos autorizan más, tendremos más ingresos hasta un cierto punto —claro está— porque la elasticidad también funciona respecto al precio. Pero son precios que es nuestro cliente el que los pone, no nosotros. En las obligaciones de servicio

público nuestro cliente, que es la Administración pública —ahora el Estado y en el futuro otras administraciones—, es el que nos pone las tarifas. Las tarifas en mercancías están liberalizadas. Ahí el que más pita se lleva el gato al agua. En mercancías uno va y ofrece un precio, va otro y ofrece otro mejor, porque en mercancías no solo está la carretera, sino que hay otros operadores privados. Ahí uno llega y se encuentra con que si no trabaja bien ha venido un competidor y se le ha llevado el negocio. Eso es así. En mercancías el asunto funciona de esta manera porque está totalmente liberalizado.

Respecto a los cercanías, ya he referido que los trenes Civia se van a incorporar prácticamente a todas las áreas de cercanías. Los estamos modernizando. Respecto a las inversiones en las estaciones, las estaciones son de ADIF. Uno puede discutir si eso es mejor o peor, pero la ley lo dice claramente; las estaciones son de ADIF. Hay algunas estaciones, como son las de cercanías, en las que nosotros tenemos un cierto grado de participación en la gestión, pero las estaciones son de ADIF. Por supuesto, nosotros colaboramos con ADIF, tenemos una relación estrechísima, pero no somos los últimos responsables de la situación de las estaciones. Por tanto, no tengo mucho que decir en esta materia. No sé si he dicho todo o si me he dejado algo. Si me he dejado algo, me disculpan. **(El señor Macias i Arau pide la palabra.)**

El señor **SECRETARIO** (Canongia Girona): Señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: No es que a mi entender se haya dejado nada, sino que agradezco especialmente, después de casi un día de estar aquí, al presidente de Renfe-Operadora la calidad de su intervención. Es especialmente agradable que una persona hable con contundencia. Podemos estar de acuerdo o no —no es el momento de discutirlo—, pero agradezco especialmente su intervención.

El señor **SECRETARIO** (Canongia Girona): Me parece que el señor Macias hace eco del sentimiento de todos nosotros. Muchas gracias, señor Serrano presidente de Renfe-Operadora. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.—Pausa.)**

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO (GONZÁLEZ LAXE). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/000718) Y CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) (Número de expediente 212/000798).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a comenzar la comparecencia de don Fernando González Laxe, presidente del Ente Público Puertos del Estado. Yo le decía antes de darle la palabra que le daba la bienvenida, pero él me recordaba que ya estuvo aquí durante su época como

director General de Pesca en los años ochenta. ¿Algo ha llovido desde entonces, no don Fernando? Por tanto, no le damos la bienvenida, pero sí le deseamos una buena comparecencia en su reestreno en el Congreso de los Diputados. Tiene la palabra durante aproximadamente diez o quince minutos don Fernando González.

El señor **SECRETARIO DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (González Laxe): Efectivamente ya tenemos canas, y afortunadamente, porque si no, no tendríamos pelo, se nos va cayendo, pero podemos presumir de canas. En primer lugar, quiero dar las gracias por solicitar mi comparecencia. Creo que es bueno que los presidentes de las empresas sean llamados a comparecer para explicar los presupuestos, y yo agradezco mucha esta solicitud. En segundo lugar uno podría finalizar su intervención diciendo que, como son conocedores del documento, podríamos pasar a las preguntas —sobre todo a esta hora—, pero como el presidente de la Comisión no me lo va a permitir, voy a hacer una presentación muy rápida y concisa de los presupuestos del ente público Puertos del Estado, y la haré además de manera esquemática.

El sistema portuario español es un importante proveedor de infraestructuras y de servicios para el transporte, para la logística de mercancías y para el desplazamiento de viajeros. Ese es el concepto de lo que es un sistema portuario. El sistema portuario de titularidad estatal ha venido realizando un gran esfuerzo inversor en los últimos años para obtener los siguientes objetivos: adaptar la oferta portuaria a la evolución previsible del tráfico, tanto en volumen como en estructura, potenciar la posición de los puertos españoles como nodos logísticos estratégicos del transporte, fomentar la intermodalidad con otros modos de transporte mejorando las condiciones físicas y funcionales de la colectividad portuaria, mejorar las condiciones de accesibilidad terrestre a los puertos, fomentar el transporte marítimo de corta distancia, el denominado *short sea shipping*, promover el desarrollo de nuevas tecnologías, fomentar actuaciones tendentes a la integración puerto-ciudad en coordinación con otros organismos y administraciones y contribuir a la movilidad sostenible. Si estos son los objetivos, la asignación de los recursos para la consecución de dichos objetivos descansa esencialmente en un proceso de planificación a medio y largo plazo que se refleja en los planes de empresa que cada Autoridad Portuaria acuerda con el organismo Puertos del Estado. En relación con el mencionado esfuerzo inversor del sistema portuario español, es decir, Puertos del Estado junto con las 28 autoridades portuarias, diré que para el periodo 2008-2013 las cifras globales de inversión ascenderán a más de 6.500 millones de euros, de los que en el año 2010, es decir, el año que viene, la actuación de las autoridades portuarias y Puertos del Estado llegará a los 1.408 millones, que sumando las empresas participadas da un total de 1.587 millones de euros. Este importante esfuerzo inversor nos permite poner a disposición

de los usuarios nuevas instalaciones portuarias que se materializan en las siguientes magnitudes: 11.152 metros de nuevas líneas de atraque, 363 hectáreas de nueva superficie terrestre y 340 hectáreas de nueva superficie de agua abrigada.

Si atendemos a una distribución funcional, el presupuesto de inversiones para 2010 respondería a las siguientes aplicaciones: un 22 por ciento para abrigo, accesos y señales marítimas; un 37 por ciento para muelles y atraques; un 4 por ciento para superficies terrestres y terrenos; un 7 por ciento para accesos y zonas de servicio; un 2 por ciento para adaptaciones puerto-ciudad y medioambiente; y un uno por ciento para telecomunicaciones. Si desglosáramos las inversiones para 2010 siguiendo una distribución geográfica por comunidades autónomas, el reparto será el siguiente. En Andalucía se ejecutarían 254,7 millones de euros; en Cataluña, 249,1; en Galicia, 227,2; en Asturias, 208,8; en Valencia, 167,9; y en Canarias, 113,7 millones de euros. Las siguientes seis comunidades autónomas costeras serían el País Vasco, con 59,1; Baleares, con 47,1; Murcia, con 38,8; Cantabria, con 15,4; Melilla, con 10,4; y Ceuta, con 8,3. Si puntualizáramos lo que son los puertos, las autoridades portuarias que más van a invertir en el año 2010 serán Gijón, con 198 millones de euros; Barcelona, con 193; A Coruña, con 154; Valencia, con 145; y Bahía de Algeciras, con 126 millones de euros. Estas cifras hay que entenderlas bajo la siguiente consideración. Debemos de aclarar que la inversión en infraestructuras y servicios portuarios opera como un indicador adelantado, dado que es preciso prever con antelación necesita tanto la oferta como los equipamientos portuarios, que son imprescindibles para atender la demanda de las próximas décadas. En este sentido, hay que destacar que en este presupuesto, en una época de fuerte contracción como la que vivimos actualmente, no se produce un retraimiento de la inversión a realizar, sino que se mantiene y se aumenta en la mayoría de los puertos, convencidos de la inmediata respuesta positiva que van a poseer nuestros puertos una vez que se recupere el comercio internacional y los tráficos marítimos. De cara al futuro, una vez satisfechos estos compromisos de inversión, la política de desarrollo de infraestructuras de los puertos de interés general se orientará a una necesaria racionalización económica, siempre garantizando el principio de autosuficiencia económica para cada puerto. Es evidente, por tanto, que al tratarse de una infraestructura de una vida útil muy larga, nuestra oferta infraestructural difícilmente pueda adaptarse a las fluctuaciones de demanda y, muy en particular, a la actual caída de tráficos como consecuencia de la crisis económica internacional. Es decir, a pesar de la caída de los tráficos, que en el año 2009 está previsto que descienda alrededor de 59 millones de toneladas con respecto al año 2008, lo que significa una caída del 12,5 por ciento, las inversiones se mantendrán en una línea acorde con las actuaciones del Gobierno de cara a mejorar la prestación de los servicios y a consolidar el ritmo de inversión pública al

objeto de paliar los efectos de la crisis. Como es bien sabido, los descensos del tráfico portuario son el reflejo de la contracción de la actividad económica a nivel mundial, cuyas cifras muestran, aun si cabe, descensos incluso superiores a los del sistema portuario español. A modo de ejemplo, el tráfico de mercancías en los mayores puertos de Europa acumulan un descenso en lo que va de año de cerca del 15 por ciento. Las cosas no van mejor a nivel mundial, cuyo descenso es del 11 por ciento. Y si queremos buscar aquellos puertos que en los últimos años han dado muestras de un extraordinario rigor, tenemos que en Singapur de enero a agosto desciende el 17,6; en Hong Kong, el 16,2; en Shenzhen, el 20,4; y en Kaohsiung, el 17,7 en lo que respecta a las mercancías movidas en TEU. Por tanto, estamos ante una caída de los tráficos, que no pone en cuestión la fuerte capacidad inversora. También, conviviendo con la crisis, asistimos a una redistribución de los tráficos a nivel mundial, básicamente como consecuencia del traslado de la capacidad productiva al sudeste asiático, consideración que ha venido a fortalecer el tráfico este-oeste, con una clara penetración en Europa por la cuenca mediterránea, lo que indudablemente favorecerá a los puertos allí ubicados, en los que se abre una nueva ventana de oportunidades. Y en los tráficos del Atlántico, que también tienen un descenso, la nueva capacidad del Canal de Panamá, cuyas obras de ensanchamiento han sido recientemente adjudicadas a una empresa española, nos va a posicionar hacia nuevos mercados que se presagian mucho más interesantes que los actuales.

Una vez estimada la evolución del tráfico, podemos pasar a evaluar las previsiones de ingresos y gastos del sistema portuario. Con respecto a los ingresos de explotación, el importe neto de la cifra de negocios previsto para el año 2010 ascenderá a unos 1.029 millones de euros, lo que representa un incremento del 5,2 por ciento en relación con la previsión de cierre del ejercicio 2009, aunque una disminución del 11 por ciento con respecto al presupuesto aprobado para 2009, que era de 1.156. Quizás conviene resaltar que el 85 por ciento de estos ingresos tienen su origen en la facturación de las tasas al buque, a la mercancía, a las tasas por ocupación y por aprovechamiento especial del dominio público. Es una consecuencia muy lógica: si disminuyen los tráficos, es obvio que también tendrán que disminuir los ingresos. Con relación a los gastos, presentan un incremento del 4,9 por ciento sobre la previsión de cierre del ejercicio 2009. Los gastos ordinarios de explotación se reparten de la siguiente manera: el 32 por ciento para satisfacer los costes de personal, el 30 por ciento para los servicios exteriores y otros gastos de explotación y el 38 por ciento restante para atender a la dotación a la amortización del inmovilizado material e inmaterial, que es el derivado del constante esfuerzo inversor realizado, también cuestión lógica. Por tanto, si tenemos ingresos y gastos, podemos decir que el resultado de explotación de los años 2009 y 2010 respecto al resultado registrado en el año 2008 viene derivado de un doble efecto de

bajada de la cifra de negocios, que a su vez está asociado a una contención de las tasas portuarias, y al aumento de la partida de gastos asociados al aumento de infraestructuras, como es la dotación a la amortización del inmovilizado material de las obras que entrarán en funcionamiento a lo largo de los años 2009 y 2010. De ahí que el resultado de explotación este año sea más bajo, aunque se va a recuperar en el año 2011, en la medida en que haya un mayor incremento de los tráficos.

Finalmente, señor presidente, hay dos apreciaciones de indudable valor estratégico en lo que hace referencia al presupuesto del Ente Público Puertos del Estado y las autoridades portuarias. La primera hace referencia a las inversiones a realizar por ciertas autoridades portuarias en el marco presupuestario de referencia. Son obras y equipamientos de un elevado coste y de una trascendencia fuera de toda duda. Son realizaciones que permitirán resituar a cada autoridad portuaria en nuevos escenarios y que le van a proporcionar mejores oportunidades de desarrollo. Desde Puertos del Estado y desde el Ministerio de Fomento se ha apostado por ellas y se confía en que contribuyan a potenciar las nuevas captaciones de tráfico y a consolidar los nuevos ejes y redes de conexión. Son las siguientes: La ampliación del puerto de Gijón, donde la aportación es muy importante; la inversión total va a ser de 716 millones de euros y la anualidad en el año 2010, que es la última, va a ser de 168 millones. Las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, en A Coruña, que consisten en la ejecución de un dique de abrigo de 3,5 kilómetros, al abrigo del cual operarán tráficos de graneles líquidos y sólidos que actualmente se mueven en el puerto de A Coruña, liberándose las instalaciones en las que actualmente se presta este servicio con el consiguiente beneficio medioambiental y de seguridad que ello implica para la ciudad; esta obra asciende en total a 827 millones de euros, de los que 148 millones corresponden a la anualidad del año 2010. Los nuevos desarrollos en Isla Verde Exterior de Algeciras, con un nuevo dique exterior de 2 kilómetros de longitud, que permitirá generar aproximadamente 2 kilómetros de nueva línea de muelle, 80 hectáreas de superficie destinada al tráfico de transbordo de contenedores; la inversión total son 334 millones de euros, con una anualidad de 73 millones de euros para el año 2010. La nueva esclusa del puerto de Sevilla, donde la inversión total es de 221 millones de euros, teniendo presupuestados 22 millones para el año 2010. El puerto industrial de Granadilla, en la isla de Tenerife, donde la inversión total es de 180 millones, con una anualidad de 44 millones para el año 2010. La ampliación del puerto de Valencia, que se encuentra incluida dentro del plan director de dicho puerto, habiendo comenzado ya su ejecución, que consiste en la construcción de un nuevo dique de 3,5 kilómetros de longitud, que va a generar a largo plazo 75 hectáreas de superficie destinadas al tráfico de contenedores; esta actuación tiene un presupuesto de 359 millones de euros, con una anualidad de 39 millones para el año 2010. La

ampliación sur del puerto de Barcelona, que en total representa una inversión de 301 millones de euros, con una anualidad de 55 millones de euros para el año 2010. El dique de la Esfinge, en Las Palmas, con una anualidad de 17,3 millones de euros. He puesto grandes puertos, grandes actuaciones que se van a acometer, en las que se va a invertir y que se van a ejecutar en el año 2010 dentro de una previsión a medio y largo plazo.

Las segundas son las actuaciones relativas a las inversiones de impulso y accesibilidad ferroviaria. Por su especial relevancia no tanto cuantitativa sino cualitativa, debemos destacar que las inversiones del sistema portuario se afrontan para mejorar esta conectividad terrestre, fundamentalmente los accesos ferroviarios. En este sentido, destacaremos que en total, dentro de las áreas de servicio y fuera de ellas se van a acometer en el próximo año inversiones que suman en total 1.126 millones de euros, donde podemos destacar las actuaciones dentro del área de servicio en Barcelona, Valencia, Ferrol, Algeciras, Sevilla, Castellón, Tarragona y Cartagena, y fuera del área de servicio aquellas que se van a llevar a cabo en Barcelona, Ferrol, A Coruña, Valencia, Bilbao, Algeciras, Cádiz y Sevilla. Como resulta evidente, estas inversiones ferroviarias que el sistema portuario realiza en el interior de la zona y fuera de ella van a favorecer la conectividad ferroviaria desde el exterior y van a interaccionar con los hinterlands y los restantes modos de transporte al considerar como objetivos prioritarios mejorar la conectividad y la accesibilidad de nuestros puertos.

Señor presidente, señorías, he hecho una intervención esquemática y muy puntual que dada la extensión de la jornada de hoy creo que es suficiente para que ustedes mismos que ya conocen el proyecto del presupuesto puedan formular aquellas preguntas que estaré dispuesto a responder con la mayor amplitud posible.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor González Laxe, por su concreción. A continuación tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, la señora Ramallo Vázquez.

La señora **RAMALLO VÁZQUEZ**: Señor presidente de Puertos del Estado, señor González Laxe, me corresponde a mí en este caso el tremendo honor de darle la bienvenida en nombre de mi grupo parlamentario a la Comisión de Fomento para hablar de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2010 en lo relativo a su organismo. Le agradezco los datos que nos ha dado de cada puerto, de cada autoridad portuaria. El proyecto presentado para su tramitación a nuestro modo de ver tiene varios aspectos en los que creemos que resulta necesario incidir, principalmente por el eventual contexto en el que nos encontramos en la actualidad. Sabemos que los puertos son el mejor termómetro de la economía real: si los puertos marchan bien eso quiere decir que todo marcha; si se venden y compran productos de consumo, alimentos, coches, petróleo y demás, si se exportan

y se importan materias primas, cereales, manufacturas, automóviles, etcétera, eso significa que el sistema funciona y que hay producción. Oferta, demanda, comercio, intercambio, en definitiva mercado. Por eso, en un sistema abierto y global como el europeo en el que cerca de la mitad de todas las transacciones comerciales se realizan a través del tráfico marítimo, los indicadores de actividad de los grandes puertos creemos que son la mejor referencia de lo que está pasando. Por lo tanto, entendemos que si en los muelles no se trabaja es síntoma de que todo lo demás también está parado.

Quisiera en nombre de mi grupo realizarle varias preguntas relativas a diversos aspectos contemplados en este documento presupuestario. Intentaré estructurarlo en diversas partes diferenciadas que a la vez están, evidentemente, interrelacionadas. Quisiera hacerle varias preguntas sobre presupuestos y crisis económica. Ha dado usted respuesta en su primera intervención a muchas de las cosas que le voy a preguntar, pero quisiera que me puntualizara cómo está afectando la crisis económica a los puertos españoles de interés general; cuáles son las previsiones de futuro en cuanto a tráfico, ingresos y resultados; si está garantizado a su modo de ver el modelo de autosuficiencia económica de cada uno de los puertos españoles y de la totalidad del sistema portuario —característica que siempre ha definido al sistema portuario estatal— en esta coyuntura económica, cuando además la caída media de los tráfico en el primer semestre es del orden del 18 por ciento y algunos de los puertos desciende en cifras importantes, como el puerto de Málaga con una bajada del 60 por ciento, el de Pasajes con una bajada del 37 por ciento, el de Gijón con una bajada del 33 por ciento, el de Vigo con una bajada del 30 por ciento, Almería y Santander con una bajada del 27 por ciento, es decir, bajadas considerables en cuanto a los tráfico.

¿Son realistas por lo tanto los presupuestos agregados del sistema portuario en la coyuntura actual? ¿Estas previsiones de tráfico sobre las que se basan son realistas a la vista de la evolución de estos tráfico en este año 2009? ¿Hay una voluntad real de contención de gasto? ¿Cuál es el porcentaje de reducción de gasto previsto respecto a 2009, exceptuando las partidas de amortización y gastos de personal? En definitiva, ¿qué propone el presidente de Puertos del Estado para minimizar los efectos de la crisis en los puertos, para ponerlos en una buena situación competitiva en el momento de la recuperación? ¿Tienen previstas medidas estructurales para reducir costes portuarios, tanto de las tasas portuarias como de la prestación de servicio, con el objeto de colaborar a reducir los costes logísticos de las empresas y coadyuvar a mejorar la posición competitiva de la economía productiva española? Es decir, ¿qué va a suceder con las tasas portuarias?

En cuanto a las inversiones, quería señalar concretamente que los Presupuestos Generales del Estado para el año 2010 prevén una caída de las inversiones portuarias de un 4,2 por ciento respecto a 2009. Por ello quería

preguntarle cuál es la razón de que las inversiones portuarias se reduzcan por primera vez desde el año 2000 y si están garantizados los recursos económicos y financieros para hacer frente a todas las obras en ejecución y a las nuevas inversiones previstas para 2010.

Se ha referido usted a algunos aspectos de varios puertos. En concreto le voy a preguntar por dos. ¿Cómo van a resolverse los graves problemas de financiación asociados a la ampliación del puerto de Gijón? ¿El puerto de Gijón va a poder generar recursos suficientes para hacer frente a los compromisos adquiridos a la vista de la situación actual de los tráficos y de la previsible evolución en los próximos años? ¿Qué explicación nos puede dar de que por primera vez exista una aportación de los Presupuestos Generales del Estado directamente al puerto de Gijón de unos 200 millones de euros, cuando pone en solfa lo que sería la autosuficiencia económica del propio sistema portuario como nunca hemos tenido conocimiento de ello? Esto es relativo al puerto de Gijón.

Se ha referido usted también al puerto de La Coruña y en concreto a la obra del puerto exterior de Punta Langosteira. Nos gustaría preguntarle cuál es la situación actual de las obras del nuevo puerto exterior, si es conocido el desfase presupuestario de la obra en ejecución y sus causas y por lo tanto qué mecanismos de financiación consideran desde Puertos del Estado que podrían hacerle frente, y si es equiparable, a todos los efectos, la situación generada tanto en el puerto de Gijón como en el puerto de La Coruña en Punta Langosteira. En esta línea y dada la importancia que tiene para la competitividad de los puertos disponer de buenos accesos tanto viarios como ferroviarios, me gustaría preguntarle si considera justificables los reiterados retrasos por parte del Ministerio de Fomento para afrontar en concreto dos proyectos que afectan a la Comunidad Autónoma de Galicia como son los accesos ferroviarios al puerto exterior de Ferrol y los accesos viarios y ferroviarios al puerto exterior de La Coruña en Punta Langosteira.

Después de un procedimiento largo me gustaría también referirme a las autopistas del mar y al apoyo a la intermodalidad marítima. Queremos saber cuándo van a ponerse en marcha de forma definitiva la autopista del mar y en particular la que afecta al puerto de Vigo y si se cree que la actual crisis económica y contracción de cargas a que ha dado lugar puede afectar a su futura viabilidad.

Sé que son varias las cuestiones apuntadas, algunas de ellas concretas, otras en definitiva reflexiones y análisis más genéricos y dirigidos al sistema portuario en su conjunto, pero creo que en la cabeza del presidente de Puertos del Estado confluyen tanto la diversidad que arroja el sistema como la coordinación y la compensación que agrupa a todas las autoridades portuarias, que son las que componen y a las que obedece el presupuesto real del Ente Público Puertos del Estado. Terminó manifestándome mi honor como gallega de dirigirme a usted

aquí en esta Comisión en sede parlamentaria para tratar lo relativo a los puertos.

El señor **PRESIDENTE:** Para intervenir por el Grupo Parlamentario Socialista don Rafael Simancas tiene la palabra.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS:** Muchas gracias, señor presidente de Puertos del Estado, por la claridad y la concisión de su exposición. Sabe usted que el Grupo Socialista valora muy positivamente la estrategia que se deduce de los presupuestos que presenta el ente público que preside. Se trata de la estrategia común a todo el Grupo Fomento: mantener la inversión aun en tiempos de dificultad económica para estimular la demanda, para reactivar la economía, para mejorar infraestructura y aumentar capacidad competitiva de la economía española. Compartimos esa estrategia. Entendemos en consecuencia mal el planteamiento que acaba de hacer la portavoz del Grupo Popular. Por una parte, le pregunta a usted cómo va a contener el gasto en función del contexto de dificultad económica y por otra le apremia para que cumpla usted cuanto antes con algunos proyectos de inversión para el acceso ferroviario a los puertos gallegos: por una parte, sea usted austero, reduzca usted el gasto, que estamos en crisis, y, por otra, por qué reduce usted las inversiones un 4 por ciento. Nosotros se lo decimos con claridad. Nosotros creemos que tiene usted que mantener la inversión, en tiempos de crisis aún más. Eso sí, quisiera, en nombre de mi grupo, que confirmara usted algunas cuestiones.

Primero, me gustaría que confirmara que las decisiones de inversión se deducen de los planes elaborados en cada autoridad portuaria. Lo digo para que no resurjan los fantasmas de esta mañana. Esta mañana, en algún momento, se ha venido a plantear por qué invierten ustedes más en aquellas regiones donde gobierna el Partido Socialista, por que invierten de manera discriminatoria. No. Con relación a puertos las inversiones se deducen de los planes elaborados por cada autoridad portuaria, que recuerdo que se nombran a instancias de los gobiernos autonómicos, y algunos de los que van a ejecutar más inversión el año próximo son precisamente A Coruña, Cartagena o Santa Cruz de Tenerife, en regiones en las que no gobierna, por ahora, el Partido Socialista.

Me gustaría que confirmara asimismo el detalle que nos han dado esta tarde la secretaria general de Infraestructuras y esta mañana la secretaria de Estado de Transportes con relación a la procedencia de sus ingresos. La secretaria de Estado nos hablaba de una parte relacionada con el *cash flow*, otra parte con la deuda y otra con los fondos europeos. ¿Cuáles son los porcentajes? ¿Podemos seguir hablando de autosuficiencia? Yo creo que sí. Antes la intervención del Grupo Popular lo ponía en duda. Al Grupo Socialista le gustaría que usted confirmara este extremo.

Queríamos que confirmara usted que la disminución del tráfico como consecuencia de la crisis económica no va a tener una afección negativa en el cumplimiento de estos presupuestos y de los planes en general de las autoridades portuarias. Antes el presidente de Renfe ha hecho una alusión velada —o no velada— a los cambios que han de llevarse a cabo en el contrato-programa del Estado con Renfe. Usted nos dirá qué es lo que tenemos que hacer, pero estoy convencido de que tiene usted previsto que la disminución de los tráficos no afecte al cumplimiento de los planes de inversión que usted mismo nos ha presentado.

Se ha hablado de Gijón. Nos gustaría conocer la solución que ustedes han planteado a este problema y qué alternativa había. Esta mañana se ha puesto el grito en el cielo: ¿qué han hecho ustedes en Gijón? Si el Ministerio de Fomento no hubiera acudido a Gijón con una solución, ¿cuál es la alternativa? ¿No terminar el puerto? ¿Permitir la quiebra del puerto? ¿Permitir la quiebra de la ciudad? Nos gustaría que nos confirmara usted, uno, que la solución es razonable; dos, que no había alternativas, que nadie las ha puesto encima de la mesa desde la oposición. También nos gustaría que nos informara usted sobre las garantías que han planteado para que en el futuro esto no ocurra, y no ocurra en el propio Gijón y nos consta que ha trabajado usted en ello. Se ha hablado también desde el Grupo Popular de A Coruña, que es el siguiente capítulo. Me imagino, y estoy convencido de que va a ser así, que la solución y las garantías irán en la misma clave.

Permítame un pequeño desahogo para esta alma jacobina a las ocho de la noche. ¿No hay cierta contradicción, señor González Laxe, en la situación? El Gobierno no nombra las autoridades portuarias, no controla los presupuestos ni los contratos de las autoridades portuarias, pero cuando hay un problema el Ministerio de Fomento tiene que acudir. Permítame usted este desahogo, aun sabiendo que ha hecho usted lo que tenía que hacer y no había alternativas.

Se ha hablado mucho a lo largo del día, también en otras sesiones de esta Comisión, sobre la competencia que ejercen puertos de países limítrofes respecto a nuestros puertos. Se ha hablado mucho de Tánger con relación a Algeciras, se ha hablado de los puertos franceses e italianos con relación a Valencia y Barcelona, se ha hablado de Galicia con relación a Portugal. Imagino que tanto los planes en general de estas autoridades portuarias como los presupuestos contemplan esta situación que a nosotros nunca nos ha parecido muy grave, pero que ha de ser analizada en sus justos términos.

Me gustaría terminar con la alusión a un debate que habremos de tener la semana próxima en el Pleno del Congreso sobre la nueva ley de puertos. ¿En qué medida cree usted, señor presidente, que la nueva ley de puertos nos ayudará a tener mejores presupuestos para ejercicios posteriores? Seguro que sí.

El señor **PRESIDENTE**: Para la contestación de estas preguntas que le han formulado, señor González Laxe, tiene usted la palabra.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (González Laxe): Agradezco mucho las preguntas y sobre todo la forma y el tono, como se suele decir en sede parlamentaria, de los portavoces de los grupos.

Voy a hacer dos consideraciones iniciales. Esta es una actividad en la que se requiere la inversión de unas infraestructuras que tienen una vida muy larga. No se actúa a corto plazo. Se actúa a medio y largo plazo. Por tanto, la forma de poder presentarlas es a través de una curva, de una especie de montaña en la que uno va invirtiendo, pero que llega un momento en que no tiene por qué seguir invirtiendo más, que es su cenit. Una vez que uno tiene la infraestructura necesaria lo que debe empezar a hacer es racionalizar, presentar otro tipo de tarjetas de visita. El debate —y perdóneme que me escape un poco de mi puesto y hable un poco como profesor—, si lo hacemos desde el punto de vista de la inversión, en este caso una inversión adicional es una deseconomía. Llega un momento que llegamos al final y hay que parar ahí. Por tanto, mi recomendación a todos los que estamos aquí, que somos los gestores públicos y los representantes de la sociedad, es que no consiste que el presupuesto tenga que subir en esta materia cada año porque llegará un momento en que diga una vez que tengo el puerto perfecto no tengo por qué hacer más inversiones; tendré que mejorar la eficiencia de ese equipamiento, de esa oferta. Por tanto, no digamos: vamos a subir más. No. A lo mejor, no es necesario, puede ser una deseconomía. Digo esto porque —y después vamos a verlo en algún puerto concreto— una vez que lleguemos al tope de la inversión no podemos seguir invirtiendo más, por ejemplo en Gijón o en Coruña, que son esas dos obras que a todos nos llaman la atención. Una vez que las acometamos, tenemos que buscar otro tipo de actuaciones.

La segunda consideración es sobre el círculo vicioso de la paradoja de la que también debemos salir porque si no es una trampa. La crisis evidentemente produce una contracción económica; si es una contracción económica hay menos comercio; si hay menos comercio hay menos tráfico marítimo; si hay menos tráfico marítimo hay menos movimiento portuario; si hay menos movimiento portuario hay menos ingresos; si hay menos ingresos, como los gastos son constantes y son fijos fundamentalmente, tenemos un resultado más bajo; si es un resultado muy bajo, ¿cómo podemos acometer la inversión? La respuesta a esto es: si esto es lo que ha sucedido en una etapa de crisis, ¿qué responden las autoridades portuarias, Puertos del Estado, dentro del Grupo de Fomento? Esto es una crisis que tiene que ser pasajera, que tiene que tener una duración, no sabemos cuál, y a partir de ahí, ¿cómo afrontamos la crisis? Con más inversión. ¿Para qué? Para prepararnos cuando salgamos de la

crisis. Esto es lo que hemos hecho de acuerdo con las autoridades portuarias, con los veintiocho presidentes de las autoridades portuarias, porque esto es un presupuesto acordado, concertado con los veintiocho presidentes de las autoridades portuarias. ¿Cómo lo podemos hacer? Vamos a prepararnos para cuando salgamos de la crisis. El escenario no va a ser el mismo que anteriormente, sino que va a ser distinto, pero tenemos que tener una oferta de infraestructuras y equipamientos mejor y más eficiente.

Voy a ir contestando ya a las preguntas, todas muy interesantes. Y, por favor, no soy yo quien tengo que invitarme a venir aquí, pero sugiero que me inviten y discutamos el tema con mayor profundidad porque creo que es bueno para todos. Yo soy de los que cree que España necesita mayor concienciación marítima y lo digo con toda la fuerza del mundo. A veces el mar queda un poco lejos de la capital y el salitre no es permeable a las instituciones que están aquí ubicadas. Pero nosotros vamos a estimar lo siguiente. Los tráficos han caído desde la mitad del año 2008 y creemos que ya están tocando fondo en la actualidad. Tenemos los datos del mes de agosto y ahí ya aparece una especie de L. Han bajado mucho de mayo-junio de 2008 a mayo-junio de 2009 y en julio-agosto aparecen más tenue la caída. Incluso en algunos graneles los líquidos, por ejemplo, van hacia arriba y los teus también. Usted me preguntará —sabe usted, señora Ramallo, que también es una experta—, sí, ¿pero los teus están llenos o vacíos? Tenemos que en las mercancías hay un pequeño descenso, mínimo, y en cambio en los movimientos de los teus un ligero aumento, lo cual es un buen síntoma. No quiero campanas, pero simplemente podemos decir que estamos en una especie de L. No estamos ni en U, ni en V, ni en W, sino en una especie de L. Esperamos que en 2010 el tráfico se haya recuperado y en 2012 el volumen de mercancía máximo pueda alcanzar el que se alcanzó en 2007, que fue el año máximo. Eso es lo que esperamos para el año 2012. Son los datos que manejamos. ¿Cómo lo hacemos? Determinados graneles o tráficos están muy vinculados al PIB y otros a otro tipo de actividades. Pero no todo el tráfico se va a recuperar por igual. Esperamos que en 2011 los teus alcancen los máximos de 2008, 13,5 millones. La mercancía general convencional lo hará con un poco más de retraso que los teus porque es más diversa. Los teus transportan un tipo de mercancía, pero en la mercancía, digamos, convencional va de todo y ahí las actividades y los sectores no llevan el mismo ritmo. En cuanto a los líquidos, esperamos que también en 2011 alcancemos las 157 millones de toneladas, superiores a las de 2008. Más lento será el de los graneles sólidos, cosa que también es obvia.

¿Por qué? Porque están asociados a la construcción y al carbón. Por tanto, son políticas. Evidentemente en cuanto a esta última el Parlamento, las Cortes, actúan en eficiencia energética y en la otra, es obvio que el tema de la construcción, lo que hace referencia al cemento y al clinker va a descender.

Podemos pensar que en el año 2011 estemos en situación semejante a la que estuvimos en los años records. Por eso tenemos calculados los ingresos de la misma forma, con los mismos volúmenes y por tanto podemos llegar a garantizar que el grado de suficiencia económica es estable, aun cuando también es fácil decir que en el año próximo 2010, que es el cenit de la inversión, es cuando se va a producir un mayor nivel de endeudamiento, pero es el cenit. A partir de ahí es fácil aventurar y visualizar que la mayor parte de los recintos portuarios españoles ya tienen cubiertas la mayor parte de todas sus necesidades. Plantea usted si son realistas las previsiones de los tráficos. Creo que sí. Tengo encima de la mesa los datos del ministerio inglés, del ministerio francés y de los puertos chinos y van en la misma dirección que nosotros. Todos los consultores están en la misma perspectiva de los escenarios.

¿Cómo podemos minimizar los efectos de la crisis para afrontar una mayor competitividad? Debemos hacerlo a través de la eficiencia. Las autoridades portuarias españolas y Puertos del Estado están introduciendo criterios de mayor gestión. Dicho de otra forma y de manera muy cariñosa, hasta hace poco pensábamos que en los puertos lo necesario era invertir. Creo que hoy lo necesario es gestionar y gestionar para hacer dos cosas, una, para competir mejor con nuestros rivales y dos, para ser más atractivos. Y ese atractivo lo medimos en cómo desviamos y cómo captamos nuevos tráficos y para eso, es decir, para ser más atractivos y competir con nuestros rivales, tenemos que ser más eficientes, y la eficiencia se mide en la oferta y en los equipamientos, es decir, en la manipulación más rápida de los contenedores o —lo que es muy importante— en poner en marcha mecanismos de sostenibilidad ambiental que nos permitan acreditarnos internacionalmente como aquellas empresas que tenemos los mejores certificados de sostenibilidad y que hacemos el mejor *screening*, es decir, el mejor sistema de vigilancia, tratamiento e información electrónica de los datos. Eso nos permitirá competir con esos puertos de países próximos que por sus niveles de desarrollo todavía están un poco por debajo del nuestro, y ahí nosotros podemos ganar. No vamos a competir nunca por el tema de salarios porque esa no es la fórmula y además creo que no es la política competir por salarios más bajos, no. Hay que competir por servicios mejores, eso es lo que podemos hacer.

En cuanto a las tasas portuarias, para afrontar la crisis hemos dicho de común acuerdo con todas las autoridades portuarias: vamos a congelarlas. Sabemos que eso tiene un riesgo que todo el mundo tiene que asumir. Contención de las tasas portuarias significa en un principio menores ingresos, pero también contribuye a captar y a desviar tráficos, y sobre todo significa la apuesta de una autoridad portuaria, de Puertos del Estado y del Grupo Fomento de decir: frente a la crisis también estamos aquí para no mermar nuestra capacidad de movilización de tráficos y mantener los empleos y mantener el efecto de

arrastré que un puerto tiene sobre su *hinterland* y sobre sus ciudades.

Me pregunta usted si la inversión en 2010 cae un 4 por ciento. Es un juego de números. Le puedo decir que se mantiene. Puertos del Estado es el conjunto de puertos del Estado. Como tal organismo es también las autoridades portuarias y también las empresas participadas, que también forman parte del mismo, por ejemplo, Valencia Plataforma Intermodal y Logística, Portel Servicios Telemáticos, Puerto Seco de Madrid, etcétera, que desempeñan un papel muy importante. ¿Por qué crece el puerto de Valencia? Porque también está captando la concentración de mercancías en Madrid, que no deja de desviarse. Hemos ampliado un poco nuestra presencia en empresas participadas.

Entramos en los temas candentes. Gijón. ¿Cómo se resolverá la cuestión del puerto de Gijón? El puerto de Gijón se va a resolver; no hay ninguna duda de que vamos a poner en práctica aquellos mecanismos para colaborar y ayudar a resolver los desajustes financieros que presentan tanto el puerto de Gijón como el de Coruña. Para ello hemos hablado y trabajado con las mencionadas autoridades portuarias para que presenten los planes de viabilidad técnica, económica y financiera. Una vez que los presenten vamos a suscribir un plan de normalización financiera que incluirá un préstamo a largo plazo que tendrá un periodo de carencia y una larga duración y que estará ajustado a las posibilidades financieras de ese puerto. Ese plan de normalización financiera contempla la supervisión y el control de ciertas operaciones económicas, la vigilancia de las obras y la posible enajenación de aquellos equipamientos y áreas portuarias no necesarias para el funcionamiento actual y futuro del puerto. No siendo un problema generado por Puertos del Estado, el Ministerio de Fomento y Puertos del Estado coadyuvarán a buscar esa solución. En el caso de Gijón ya ha sido presentado ese plan de normalización a la Autoridad Portuaria. El préstamo se hace por un importe de 215 millones de euros. Una parte de esa anualidad, que está en los Presupuestos Generales del Estado, son 34 millones de euros. En definitiva, son 34 millones de euros por seis anualidades, aunque la última es de 35 millones, para redondear, más una ayuda de 10 millones de euros. Por tanto, la solución del puerto de Gijón se ha encontrado y yo creo que es para que nos felicitemos todos sin mirar atrás porque el objetivo es presentar la solución a un problema.

¿El puerto de Coruña es equiparable? La respuesta es no. Cada puerto es una singularidad, no se debe tratar a todos los puertos por igual porque cada uno tiene un grado de especialización. En relación con Punta Langosteira, es conocido que es un desfase presupuestario, lo ha dicho el presidente de la Autoridad Portuaria. En este momento Puertos del Estado y el Ministerio de Fomento están dispuestos a ayudar y colaborar para resolver ese problema. La solución pasa por la misma línea ejecutoria: a través de un préstamo a largo plazo, pero una vez que nos pongamos de acuerdo en la viabilidad técnica

financiera y económica de ese puerto. Una vez que nos pongamos de acuerdo buscaremos la forma de solucionarlo, pero con esas mismas condiciones: supervisión y control, vigilancia de las obras y posible enajenación de aquello que no sea necesario. Cuando el ministro compareció en el Senado dijo que los ferrocarriles son el oxígeno para los puertos. Esta es una frase muy visual y, digamos, axiomática. Toda la política de Puertos del Estado y del Grupo Fomento está para vincular el ferrocarril con los puertos. De ahí que en el tema del ferrocarril con Ferrol se haya introducido por vez primera una partida en los presupuestos, que fue alabada por el presidente de la Autoridad Portuaria, que dijo que era la primera vez que de verdad se va a hacer. Tenía toda la razón en la medida en que no se va a hacer una fuerte inversión como se hizo en Ferrol y después no tener conexión. Lo mismo va a suceder con otras autoridades portuarias.

Autopista del mar. Hay dos autopistas del mar que son las que se han solicitado a la Comisión Europea: la Gijón-Nantes, que llevarían las empresas Dreyfus y Grimaldi; y la Vigo-Nantes, con dos ramificaciones, Vigo-Algeciras y Nantes-Le Havre. La primera, la de Gijón, está en marcha y será ratificada por el Consejo de Ministros para solicitar la subvención que dará la Comisión Europea en los próximos meses, igual que tienen que hacerlo las autoridades francesas en su Parlamento. En la de Vigo, estamos pendientes de que PSA sea la que adjudique el tráfico a la naviera. Mientras tanto no sabemos cuál es el operador privado que puede hacerlo, porque las autopistas del mar no dejan de ser una ayuda a la empresa privada en tanto en cuanto se forma un consorcio en el que participa la autoridad portuaria, que es una entidad pública, pero la ayuda es a los privados. Puertos del Estado combina algo que la diputada señora Ramallo conoce perfectamente bien: cómo combinar la diversidad y la singularidad de cada autoridad portuaria con una directriz que sea común manteniendo la singularidad y al mismo tiempo poniéndole una compensación. Así dicho dice ¿y usted qué hace? Lo que yo hago fundamentalmente es marcar directrices, respetar la diversidad y tratar de compensar a aquellas autoridades que tengan resultados en un ejercicio malo con los beneficios de aquellas que tengan un resultado bueno. El objetivo es un modelo del sistema portuario español, el único que existe en Europa con esta singularidad y con esta definición, en el que por un lado los presidentes y los consejos de administración responden al partido gobernante en la comunidad autónoma, que puede o no coincidir con el partido gobernante a nivel del Estado, y el ministro de Fomento solamente comunica que ha sido nombrado el presidente de una autoridad portuaria cuando se lo comunique el consejero o la consejera de la comunidad autónoma. Es un modelo que está ahí y por tanto funcionamos con este criterio.

Respecto a lo que planteaba el diputado don Rafael Simancas, los ingresos de los puertos vienen fundamentalmente a través de las tasas. En este sentido tenemos

que las tasas de ocupación y aprovechamiento suponen el 38 por ciento de los ingresos de los puertos y las tasas de utilización del buque, mercancía, pasaje y pesca suponen el restante. En ocupación y aprovechamiento normalmente tenemos tasas que deben ser únicas y armonizadas en todo el sistema —le recomiendo que cuando se debata la ley no se establezcan diferencias en la medida de que es el sistema estatal— y en las tasas de utilización sí podría haber flexibilidad: las del buque son el 19 por ciento, las de mercancías el 26 por ciento, las del pasaje es el 6,5 y las de pesca el 0,7 por ciento. Por tanto ahí sí tenemos variación. En definitiva, el sistema portuario español se nutre del *cash flow*, es decir de los ingresos de las autoridades portuarias, que para 2010 van a ser 386 millones de euros; de los fondos europeos, que van a ser 343 millones de euros entre Feder, cohesión y otros, y de endeudamiento, que en este caso será el restante para poderlo completar, es decir 801 millones. ¿Es el mayor de la historia? No, es el que corresponde al ciclo que hemos dicho anteriormente. ¿Es asumible? Perfectamente asumible por cada una de las autoridades portuarias. ¿Se puede mantener? Evidentemente, no, pero nadie prevé una caída mayor de los tráfico en la medida que, como he dicho, estamos en una especie de ele.

Puertos de Gijón y Coruña. Yo le he explicado que es la alternativa, se hace lo que hay que hacer, y tengo que decir sin ambages y sin que pueda sonar a gratificación que creo que el ministro de Fomento estuvo ahí muy bien, recomendando y tomando las decisiones oportunas en el caso de Gijón y de A Coruña. La señora Ramallo sabe que el que habló más veces del puerto de A Coruña es el ministro, y yo, aunque soy coruñés, soy el que tengo que tratar de crear el ambiente positivo y la atmósfera favorable para que eso se produzca. Y bien que lo haré, además contando con el apoyo no solamente del ministro, sino también con el del presidente de la Xunta.

La ley de puertos. La ley de puertos debe ser el marco estable en el futuro. Es la oportunidad que tenemos en un momento como el actual de ponernos de acuerdo y hacer una ley consensuada. Estoy abierto a ello, aunque se me ha escapado de las manos en la medida en que ya está en el Congreso de los Diputados, pero Puertos del Estado está a disposición de todos los grupos para facilitar cualquier comentario adicional que los grupos parlamentarios deseen. A mi juicio, ustedes tienen la gran oportunidad de pasar a la historia marítima y portuaria española por hacer la ley del consenso, la ley que permita avanzar y crear un marco estable para los próximos años. Lo están haciendo otros países. Francia acaba de hacer una Ley de Puertos; Portugal tiene también en tramitación una ley de puertos; Italia tiene pensado hacerla, a pesar de las dificultades políticas italianas. Quizá los países del norte no la necesitan en la medida en que sus puertos son líderes. Rotterdam, Hamburgo, Bremen y Amberes son muy líderes. Nosotros tenemos un sistema muy diversificado y muy singular y, por tanto, necesitamos un marco estable que es la ley.

Señor presidente, pido perdón por haberme extendido. Ha sido por el cariño al tema y por la pasión que los temas marítimos me suponen. Le pido disculpas por haberme excedido en el tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: En absoluto, señor presidente de Puertos del Estado. Además, comparto plenamente lo último que acaba de decir respecto a la necesidad de una ley que dé estabilidad y seguridad jurídica y además porque sería la primera de la democracia y tendríamos una ley que por encima de cualquier partido consensuarían los grandes partidos, dando en estos momentos de crisis una solución importante al sector, que tiene una difícil situación. Le agradecemos mucho su comparecencia.

Nos queda, para terminar, después de casi once horas continuadas que llevamos aquí, la comparecencia de don Sixto Heredia, que está al fondo de la sala. Le invito, don Sixto Heredia, presidente de Correos y Telégrafos a subir en un minuto, mientras despedimos a don Fernando González Laxe, a esta Mesa. **(El señor secretario, Canongía Gerona, ocupa la Presidencia.)**

— **DEL PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS, S.A. (HEREDIA HERRERA). A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/000719.)**

El señor **SECRETARIO** (Canongía Gerona): El último compareciente es el presidente de la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos, don Sixto Heredia. A él le damos la palabra y la bienvenida a este Congreso de los Diputados.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS** (Heredia Herrera): Señoras y señores diputados, es una satisfacción para mí estar aquí, aunque sea a esta hora, y cuando ya llevan once horas. Procuraré ser lo más breve posible, pero es una satisfacción estar aquí en esta Comisión por primera vez. Es la primera vez que comparezco en el Congreso de los Diputados y voy a tratar de informarles sobre la problemática y la situación actual de Correos, y después quedo a su disposición para que me hagan todas las preguntas que consideren oportunas. En fin, voy a tratar de ser breve, aunque cada vez que se dice eso es cuando no se es breve, pero voy a tratar de ser lo más breve posible.

Voy a situar mi intervención en dos bloques. Primero voy a hablar del panorama actual del sector postal y después entraré en los presupuestos de Correos para el ejercicio 2010. ¿Cuál es la situación actual del sector postal? El sector postal tiene actualmente muchos problemas. ¿Por qué? Porque hay una serie de factores que están incidiendo en él. En casi todas las intervenciones anteriores se ha comentado que es la crisis que padecemos, que esta crisis global que tenemos está afectando

a los servicios postales de una manera muy fuerte no solamente en nuestro país sino también en el resto del mundo. Para irnos situando, la crisis ha supuesto que en el cuarto trimestre del año 2008 el tráfico postal cayese un 5,2 por ciento y en los ocho primeros meses de este año, hasta el 31 de agosto, la caída del tráfico postal se ha situado en un 10 por ciento, pero cuando yo me reúno con los presidentes de los Correos más importantes del mundo, casi todos tenemos los mismos problemas en este momento. El tráfico de los Correos de Estados Unidos están cayendo un 15 por ciento y los Correos alemanes también están cayendo en una tasa aproximada del 7 por ciento. Ese es el panorama, pero lo que nos preocupa a los responsables de los Correos del mundo entero es que con esta crisis que está afectando al tráfico postal no va a ocurrir como en otros sectores. En una de las últimas reuniones que tuvimos en Edimburgo, en mayo de este año, se llegó prácticamente a la conclusión de que los tráficos postales de los distintos Correos de aquí al año 2025 perderán entre un 30 y un 50 por ciento y que es muy difícil recuperar ese tráfico. ¿Y eso por qué? Porque hay otro factor fundamental, la sustitución electrónica, todo lo que es la nueva sociedad de la información. Ustedes, señorías, ven cada día la utilización que los ciudadanos hacen del correo. El correo físico cada día se utiliza más. Estas navidades pasadas yo estaba preocupado cuando daban las noticias: tantos millones de correos electrónicos, tantas felicitaciones electrónicas. Vemos cómo el correo físico está descendiendo, y sin embargo la potenciación de las nuevas tecnologías aumenta extraordinariamente. Eso es normal puesto que en el mundo existen actualmente 3.300 millones de teléfonos móviles y la previsión es llegar en pocos años a 5.000 millones. Y por otra parte está Internet. Existen más de 1.500 millones de hogares que están conectados a Internet. Quien va a padecer esta revolución tecnológica es Correos y por tanto lo que tiene que hacer, como luego veremos, es adaptarse a la situación de la nueva sociedad de la información. Por otro lado, otro factor que afecta extraordinariamente a Correos es la mayor competitividad, es decir, Correos es un sector en el que, aunque parece que no, hay una competitividad enorme. En este país están actualmente establecidos los principales operadores extranjeros, DHL, TNT, Federal Express y UPS, los cuatro integradores más importantes que hay de Correos en el mundo. La competencia que existe en el sector postal es bastante grande. También hay que decir que en este país tenemos la liberalización pendiente y que a más tardar llegará aquí como consecuencia de la trasposición, que es otro elemento de la Directiva comunitaria 6/2008, que prevé la liberalización del mercado del sector postal. Ese será otro factor que también incidirá en el volumen de tráfico que se generará a través de Correos.

¿A qué conclusión nos lleva todo esto? A la situación con la que nos hemos encontrado en el ejercicio en el que actualmente estamos, en el año 2009. Después de una trayectoria positiva de Correos a lo largo de los

últimos años, este año cerraremos con las pérdidas que hemos indicado en los presupuestos elaborados para el año 2009, aunque también tengo que comunicar a SS.SS. que en los meses de agosto y septiembre, que normalmente son malos y que nosotros preveíamos que iban a ser más malos que el año pasado, se nota una tendencia en la que ha habido unos resultados mejores que en los mismos meses del año anterior. Si la tendencia se confirma a lo largo de los tres meses que quedan del año, tal vez esas pérdidas se aminoren. Esa es la realidad palpable de la situación en la que actualmente se encuentran los correos en el mundo, correos con una mayor competitividad, la crisis económica, el tema electrónico, que es un tema fundamental para el futuro. Hay sectores en los que los tiempos juegan a favor, entre los que se encuentra la telefonía, y otros que están padeciendo esta competitividad. Dicho esto, y hecho un análisis de la situación actual del sector postal en el mundo, paso a explicar los presupuestos de Correos para el año 2010 con la finalidad de intentar ser breve. En los presupuestos de Correos para el ejercicio 2010 prevemos unos ingresos de 2.100,1 millones de euros, lo que representa una caída del 2,6 por ciento. De estos 2.100 millones, la parte más importante de la actividad está generada por el servicio postal, que representa el 90,4 por ciento aproximadamente, de los 2.100 millones, 1.799,6 millones. Esta caída de tráfico en términos económicos del 2,6 es como consecuencia de que prevemos que a lo largo del año 2010 el tráfico físico, el tráfico postal, va a caer aproximadamente un 6 por ciento. Como consideramos en las previsiones que tenemos que vamos a aumentar las ventas de productos de mayor valor añadido, eso es lo que hace que el tráfico postal solamente caiga en un 2,6 por ciento.

En cuanto a los gastos de explotación de Correos, para el año 2010 se situarán en 2.256 millones de euros, es decir, un 1,3 por ciento más que en el año 2009. Quiero poner de manifiesto a SS.SS. que en Correos, los gastos de explotación más importantes son los gastos de personal, el principal recurso que utiliza Correos son personas y, por tanto, el 73,2 por ciento de estos 2.256 millones los dedicamos a gastos de personal, que suponen 1.652,7 millones de euros. Este incremento del 1,1 por ciento que se va a producir a lo largo del año 2009 es como consecuencia fundamentalmente de que Correos, a pesar de la situación que tenemos, a pesar de la caída del tráfico en los diez primeros meses de este año, vamos a mantener el empleo en el ejercicio 2010. El incremento que producimos aquí es como consecuencia de ese mantenimiento del empleo, como consecuencia también de la antigüedad, es decir, de los trienios que hay que pagar y, por otra parte, el fenómeno del mayor coste que tenemos de la Seguridad Social, puesto que, como saben SS.SS., en la plantilla de Correos, que está compuesta en torno a los 65.700 empleados, la realidad es que la mitad, el 50 por ciento, son funcionarios y el 50 por ciento restante son laborales. A medida que los funcionarios se van jubilando,

tenemos que incorporar laborales y cada laboral que se incorpora cuesta 6.000 euros más al año. Los ingresos financieros que vamos a tener a lo largo del ejercicio 2010 son 5 millones de euros, como consecuencia de que Correos tiene menos tesorería actualmente y, por otra parte, han caído los tipos de interés. En resumen, los resultados de explotación de Correos en el ejercicio 2009 se situarán en unas pérdidas de 151,5 millones de euros, como consecuencia fundamentalmente de la caída de la actividad, y estamos haciendo —y a continuación se lo expondré también— un esfuerzo extraordinario para intentar la diversificación de los productos y convertir las 2.200 oficinas que tenemos a lo largo del territorio nacional en unas oficinas multiservicios y, desde luego, lo que sí vamos a hacer, como verán en las inversiones, es potenciar las nuevas tecnologías, porque es fundamental estar en ese mundo puesto que, evidentemente, si no está Correos estará la competencia o estarán otros operadores.

Las inversiones que vamos a hacer en el ejercicio 2010 se van a situar en 143 millones de euros. Estas inversiones se van a distribuir en los siguientes aspectos. Por una parte, en infraestructuras, en el desarrollo de las oficinas, vamos a invertir 53 millones de euros y vamos a hacer actuaciones en 153 oficinas en total, incluidos los centros operativos, que y por otra parte, en lo que se refiere a la mecanización, la cantidad vamos a dedicar a lo largo del año 2010 es 15,2 millones. Aquí hay una reducción respecto a los años anteriores por un hecho, porque la mayor parte del proceso de mecanización en Correos, la mecanización en cuanto a la clasificación y distribución de cartas, está realizado. Estaba prevista en el plan de mecanización la puesta en marcha de 18 centros de tratamiento postal automatizado y en este momento están en pleno rendimiento 17 y el último, en Barcelona, lo tendremos en funcionamiento en agosto del próximo año. En lo que sí vamos a mantener las inversiones, como decía, y aquí sí me extenderé un poquito más, es en lo que se refiere a los sistemas informáticos. En los sistemas informáticos prácticamente vamos a estar al mismo nivel de inversiones que el año pasado. La cifra se situará aproximadamente en 47,7 millones, porque aquí queremos hacer un gran esfuerzo. Ya que, como decía, tenemos que estar en la nueva sociedad de la información y para eso vamos a desarrollar a lo largo del año 2010 el APE, el apartado postal electrónico. El apartado postal electrónico pretende sustituir al apartado postal físico. Actualmente muchas empresas o ciudadanos tienen un apartado postal físico donde reciben sus cartas, y en un futuro próximo, es decir, a lo largo del próximo año, desarrollaremos el apartado postal electrónico, que hará las mismas funciones: los mensajes y las transmisiones irán a ese apartado postal electrónico y desde ahí también los ciudadanos y las empresas podrán emitir sus cartas y sus mensajes como consideren oportuno. Este será un paso bastante importante en la modernización de Correos.

También en el Plan de modernización de los sistemas informáticos de Correos está dotar, a lo largo de este año 2010 y del año que viene, a todos los carteros y a todo el personal de distribución de las PDA. Las PDA son las terminales que llevan los carteros, en las cuales, en lugar de firmar el recibo que se firma cuando se recibe una notificación en casa, se firmará electrónicamente, y eso agilizará muchísimo la tramitación de su correspondencia y se aumentará sensiblemente la calidad, porque el cliente recibirá instantáneamente la notificación de que se ha entregado y este es un paso muy avanzado. Se han distribuido a los carteros en este momento alrededor de unas 8.000 PDA. El objetivo es que en un periodo de dos años aproximadamente, en los dos próximos años, todo el personal de distribución de correos pueda utilizar las PDA. En este capítulo de modernización y para ponernos al día en cuanto a lo que supone la nueva sociedad de la información vamos a establecer en todos los puntos de las 2.250 oficinas que tenemos las tablillas digitales, que se pueden ver en algunos grandes comercios, y es que cuando va el ciudadano, en lugar de firmar un papelito, firma en la tablilla y automáticamente se procesa. El plan de inversiones que hemos previsto a lo largo del año 2010 va encaminado, a hacer muchísimo más eficaces los servicios que tenemos en Correos. También dedicaremos 27,1 millones al mobiliario y la seguridad, que es un capítulo muy importante, como saben SS.SS., en Correos, porque hay que tener una seguridad de todo lo que se transporta. Por otra parte, a los elementos de transporte que Correos, dentro de su magnitud, de los sesenta y tantos mil empleados y del número de oficinas, también tenemos 13.000 vehículos, entre vehículos de dos y de cuatro ruedas, lo que supone un mantenimiento y una inversión anual importante.

Para finalizar, y como y quiero ser concreto a estas alturas de la noche, quería comentarles que los presupuestos que Correos ha elaborado para el año 2010 son prudentes en cuanto al ingreso. Es decir, hemos sido prudentes; hemos estudiado perfectamente la evolución de cómo van a ir los mercados, y creo que son unos presupuestos totalmente prudentes, unos presupuestos realistas en cuanto al gasto. Estamos haciendo un esfuerzo enorme en la reducción de gasto, en la eficacia en el gasto, de tal manera que este año hemos reducido sensiblemente estos gastos y continuaremos haciéndolo a lo largo de todo el ejercicio 2010. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Por otra parte, es un presupuesto en el que en el campo de las inversiones lo hemos hecho de una manera moderada. Hemos estudiado todas las inversiones que teníamos pendientes, que estábamos efectuando vamos a hacer todas las inversiones que sean necesarias para que Correos pueda, en los próximos ejercicios, prestar un servicio postal universal de calidad, con una eficacia determinada a unos precios asequibles. Esta es la misión más importante que tiene Correos. Para Correos prestar el servicio postal universal en esas condiciones es fundamental. Considero que los presupuestos

que hemos elaborado para el año 2010 que cumplen estos objetivos.

Por mi parte, muchas gracias por la atención prestada y ahora pueden hacerme las preguntas que consideren oportunas.

El señor **PRESIDENTE:** Para hacer sus preguntas tiene la palabra don Carlos Cotillas portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **COTILLAS LÓPEZ:** Quiero dar la bienvenida —como ya es habitual en esta Comisión, aunque llevemos más de once horas— al señor presidente de Correos y Telégrafos, y darle las gracias por su exposición que ha sido breve pero cargada de datos, sobre los que posiblemente vuelva a incidir y le puedan parecer reiterativos. Por lo tanto, le pido comprensión y paciencia. Intentaremos ser lo más breves posible en el análisis de los datos. Me quedo con la primera parte de la explicación en la que hablaba de los problemas con los que cuenta el sector postal, y quería decirle con todo el cariño y con todo el respeto que tiene tarea, tiene trabajo en el que ponerse, aunque es verdad que del análisis de estos presupuestos da la sensación de que también se deja un buen colchón para poder llevar a cabo esa tarea sin que se generen demasiadas estridencias entre lo presupuestado y lo real. Analizando estos presupuestos nos surgen algunas dudas, algunas preocupaciones, que intentaremos plasmar brevemente, sobre todo, para que usted mismo disponga de más tiempo para dar respuesta cumplida —si así lo cree conveniente— a nuestras preguntas, así como una información detallada a estas dudas razonables que tenemos sobre la bondad o no de este presupuesto.

Dice que en el año 2010 prevén una cifra de negocio que va a ser inferior, en torno a 60 millones de euros respecto a la del año 2009, y más allá de 150 millones de euros respecto al año 2008. Es una cifra importante. Así, a bote pronto, le diría que parece indudable que empeora el objetivo de la empresa pública, que es prestar —usted mismo lo ha dicho— el servicio postal de acceso universal, dando respuesta a las necesidades del servicio de los usuarios y clientes a un precio asequible y con alto nivel de eficiencia. Eso es lo que dice la Ley Postal. Por tanto, yo le preguntaría cómo piensan incrementar el volumen de negocio y con ello mejorar el resultado de explotación. Si se prevén subir tasas y tarifas para este año 2010 y en qué volumen, teniendo en cuenta que la situación no da para aumentar los precios ni las tarifas de los servicios.

Le pregunto por una curiosidad en cuanto a los ingresos porque una buena parte del resultado financiero positivo viene como consecuencia de una partida que llaman diferencia de cambios. En qué consiste esta diferencia de cambio, que se arrastra año tras año. También le pregunto por el incremento de los ingresos porque en estos presupuestos para el año 2010 lo que no cae, ni en proporción a la pérdida de negocio ni en proporción a

cualquier otra cosa, es el volumen de gastos. Al contrario, los gastos se incrementan en todos los apartados. Es verdad que la partida de personal es importante, más del 73 por ciento, pero en el 27 por ciento restante se producen incrementos. ¿Quizás es esta la austeridad? ¿No se puede hacer un mayor esfuerzo en esa austeridad? ¿Cree usted que podemos ganar competitividad, mientras aumentemos gastos y reduzcamos volumen de negocio?

Señala que se prevén unas pérdidas de más de 151 millones de euros, por eso digo lo del colchón. Se ha puesto tarea, pero se ha dejado un colchón también. Debía ser interés de todos tratar de que no hubiese esas pérdidas, ese volumen negativo en el ejercicio y más cuando en el año 2008 había 76 millones de euros de beneficios. En el año 2009 se previeron 60 millones de euros, que se van a convertir en 63 de déficit, con los datos que nos dan. Por tanto, acabamos entre los años 2009 y 2010 con los diez años de beneficios desde la Ley Postal del año 1998. ¿Este es el camino a seguir? ¿Cuánto tiempo podría aguantar Correos y Telégrafos S.A. generando pérdidas tan importantes, teniendo en cuenta que una de las funciones de Correos y Telégrafos es efectivamente garantizar el servicio postal universal? ¿Se sigue manteniendo que Correos y Telégrafos está saneada? ¿Con estos datos y con estos presupuestos se facilita la viabilidad de la empresa en el corto y medio plazo y, por tanto, una de sus principales funciones que es el servicio postal universal, sobre todo a partir de la liberalización del mercado postal previsto en el año 2011?. ¿Qué medidas se piensa adoptar para superar ese desequilibrio y volver a garantizar la eficacia, la eficiencia de la empresa, hacer que sea competitiva y tener resultados económicos más positivos?

Entre los gastos que se aumentan están los de personal, ya ha dicho usted que el 73 por ciento. Es verdad que lo hacen más moderadamente que en el año anterior, donde fue en torno al 5,3 por ciento. Este año habla de un uno y pico por ciento. Pero nos sorprenden informaciones que nos llegan a este grupo sobre que se produce una minoración en la partida dedicada a sueldos y salarios. Si nos dice que se mantiene el empleo, ¿cómo es posible ese dato? ¿Es cierto o no es cierto? ¿Se mantiene el empleo o se disminuye la plantilla? Nos gustaría que nos lo aclarase. Aunque habla de unas inversiones de 143 millones de euros, las inversiones productivas caen un 10 por ciento en relación con presupuestos anteriores, muy por encima de lo que baja el propio Grupo de Fomento en estos presupuestos. No creemos que esto ayude a ganar competitividad ni a mejorar la posición de Correos y Telégrafos S.A. ante la llegada de la liberación en el año 2011. Creemos que hay que aprovechar estos años para estar en primera línea de salida y con garantías de poder competir. ¿Usted piensa que eso es así o no? ¿Nos podría explicar si han concluido las inversiones, por ejemplo, para la accesibilidad de las oficinas previstas en el periodo 2005-2008? Ya el año pasado se hablaba de un porcentaje de iniciadas y concluidas muy impor-

tante, pero nos gustaría saber si han concluido; si se ha completado la ampliación del número de oficinas que abren a tiempo completo; si se ha avanzado en la modernización de las oficinas, algunos datos nos ha dado ya en su comparecencia, y yo se lo agradezco; y si las nuevas tecnologías están llegando o se prevé en un plazo corto que lleguen a esos municipios del mundo rural donde es más complicado, lo entiendo, la presencia de Correos, pero donde es también más necesaria puesto que así lo demanda la sociedad. Nos ha indicado alguna de las cuestiones en las que se va a invertir en este año 2010, si quiere ampliarlas, estupendo.

Nos dicen también que las subvenciones del Estado a la empresa se han ido recortando en los últimos años y que vuelven a caer en esta anualidad. ¿Seguirá siendo esa la línea o incrementará el Estado en un futuro esa aportación a Correos? Porque podemos pasar de tener menos inversiones, una financiación insuficiente, menos cuota de mercado, a tener una viabilidad comprometida de la empresa en el corto y medio plazo. Podemos pasar del camino emprendido hace ya diez años de modernización, de competitividad, de superávit de la empresa, a ser un modelo subvencionado y residual. Queremos que nos lo aclare y que nos diga si se va a invertir de verdad en inversión productiva y en innovación.

Nos gustaría conocer qué alternativas tiene, por tanto, Correos y Telégrafos, S.A.; qué plan estratégico de cara a la liberalización del mercado postal en 2011; cómo se piensa acometer por parte del Gobierno el reto de la trasposición de la directiva europea; qué perspectivas tiene la empresa a medio plazo en capacidad de prestación del servicio, de modernización y de empleo, porque estamos hablando de una empresa de más de 65.000 empleados, una empresa muy importante en nuestro país. Asimismo, nos gustaría conocer cómo se está llevando a cabo la estrategia internacional de Correos que nos anunciaron el año pasado, las alianzas que se han establecido, la red de comerciales en el exterior y cómo puede afectar este presupuesto a eso. Su antecesor aseguró que lo que tenemos que hacer para ser competitivos en el exterior, con la competencia de aquí, es ser más productivos, más competitivos, algo a lo que usted también ha hecho referencia en la noche de hoy. Mi pregunta es si cree que estos presupuestos avanzan en esas premisas, porque es importante que avancen en esas premisas, aspecto que no vemos claro. También nos gustaría que nos informara sobre sus previsiones de lograr incremento de cuotas de mercado en el negocio tradicional, aunque nos ha dejado caer que seguirá cayendo cada año, y si se avanza lo suficiente en esa otra nueva línea de negocios como para sustituir ese negocio tradicional. Con los datos de este presupuesto vemos que no, porque el resultado de explotación es negativo. Por último, me gustaría que nos explicase los avances, si los hay, en la implantación de esas nuevas tecnologías en la prestación del servicio —sé que respecto a las PDA de los trabajadores de Correos nos ha dicho que necesitarán dos años más para que todas ellas

estén en servicio—, así como en la relación de Correos con el cliente-usuario-ciudadano —porque son las tres cosas—, y cómo pueden influir estas inversiones que, aunque usted dice que son importantes, nosotros seguimos diciendo que son menores que en años anteriores y que nos queda menos tiempo para poder invertir si queremos estar en primera línea.

El señor **PRESIDENTE**: Para finalizar las intervenciones de los grupos parlamentarios por el Grupo Socialista el Ruiz tiene la palabra.

El señor **RUIZ LLAMAS**: Señor Heredia, muchas gracias por su exposición. Le doy la bienvenida a esta Comisión en nombre del Grupo Socialista para explicarnos básicamente los objetivos que la compañía quiere impulsar desde el punto de vista estratégico, en el marco de una mayor liberalización del sector, como usted también ha dicho, y en el marco de la actual crisis económica. Yo creo que los dos temas tienen mucho que ver. La propia ley del sector nos obliga a cumplir con los objetivos de prestar un servicio universal, con calidad y regularidad, y hacerlo con un alto valor de eficiencia, lo cual también tiene un coste, aspecto que quiero remarcar cuando hablamos de competitividad.

Es muy importante remarcar que en los últimos cinco años el Gobierno socialista ha hecho un esfuerzo inversor sin precedentes, destinando más de 1.100 millones de euros a inversiones que han modernizado la compañía para prepararla para el futuro, aumentando esta operatividad, mejorando las condiciones laborales de los propios trabajadores, mejorando la accesibilidad a las oficinas, automatizando el tratamiento del correo y dotando a la compañía de una plataforma logística que le otorga un mayor control y, al mismo tiempo, una mayor agilidad para adaptar el servicio a las necesidades de los ciudadanos y poder competir en un mercado cada vez más liberalizado. Señor Cotillas, aquí está la explicación de por qué la inversión es menor. En buena parte ya se han cumplido los grandes objetivos de modernización, porque una inversión continuada en los últimos cinco años de 1.100 millones de euros nos ha dejado una compañía preparada para competir, lo cual no quiere decir que no haya problemas. Se ha comentado que estamos ante la liberalización del mercado postal europeo, que se producirá a partir del 1 de enero de 2011 en virtud de la directiva y que acentuará sin duda el aumento de esa competencia. Ello nos obligará —el presidente así lo ha dicho— a diversificar y actuar desde la capilaridad de la red de oficinas con nuevos servicios que diversifiquen la oferta, mejoren los ingresos de la compañía, teniendo en cuenta que muchos operadores están centrando sus esfuerzos en diversificar, pero también en reducir y buscar nuevos ingresos, que parece ser la opción más aconsejable. Nosotros tenemos que competir pero también —y añadido— en condiciones de igualdad, con las mismas reglas de juego del mercado y, por tanto, en el futuro se tendrá que ver cómo se

desarrolla esta liberalización del sector postal, en el cual no puede existir *dumping*, en el cual se preste un servicio adecuado a los ciudadanos y, en definitiva, se siga trabajando en esta línea.

Para el presupuesto del año 2010, es verdad que baja la inversión en 143, cifra muy importante aunque sensiblemente inferior a la realizada en años anteriores. Todo está en línea con el contexto de crisis económica que usted ha desglosado en su exposición y que fija los cuatro grandes apartados de esta inversión: en infraestructuras; en oficinas de atención al público y edificios, que contempla un presupuesto con una ejecución de más de 96 actuaciones y en centros operativos con 37 actuaciones; en de mecanización y, muy importante —lo ha dicho usted antes—, en sistemas informáticos que nos doten de proyectos de carácter innovador como el desarrollo que usted ha comentado del apartado postal electrónico, la incorporación de las PDA a las carterías y otros programas para mejorar la entrega, el desarrollo de aplicaciones informáticas y otro conjunto de inversiones e infraestructuras, mecanización y sistemas de información, que se completarían como elementos de transporte, de seguridad, etcétera.

La incorporación de las nuevas tecnologías para mí es fundamental si queremos competir. Las mayores transformaciones que se están produciendo en estos momentos en los correos y las más profundas que aún están por llegar tienen como principal factor de cambio la aparición y el desarrollo de las tecnologías de la información. Correos ha hecho un gran esfuerzo en los últimos años, ha venido sirviéndose de esas nuevas tecnologías y tiene que seguir aprovechando las potencialidades en la gestión, en la operativa de la actividad postal y para crear nuevas formas de prestación de servicio. S.S. ha dicho en su intervención en qué situación se encuentra el proyecto tecnológico de dotación a los carteros de agendas electrónicas, que prácticamente está previsto que se contemple a lo largo de 2010 y 2011.

Hay un tema muy importante para los trabajadores y para la gente del sector postal. Estamos hablando de una plantilla de 66.000 empleados, con una red de 2.200 oficinas, con más de 10.000 puntos de atención al público y, en el actual contexto económico lo que ha hecho la mayoría de operadores ha sido, ante el descenso, hacer ajustes de plantillas de más. ¿Podríamos decirnos, señor presidente, para tranquilidad de estos trabajadores y también para el propio sector postal, si Correos puede garantizar el mantenimiento y la calidad de los puestos de trabajo?

Respecto a los recortes de gasto, sabemos que la crisis económica mundial y su efecto en España ha tenido como consecuencias el descenso generalizado del consumo, la desaparición de empresas, el recorte de costes, la disminución de confianza. Esto está afectando a los servicios postales, como a la mayoría de economías de todo el sistema español. Sabemos que muchos operadores han experimentado caídas significativas, también en sus volúmenes postales y de sus ingresos, y que

muchos de ellos han reaccionado —y lo he dicho antes— disminuyendo plantillas, cerrando centros o externalizando actividades. ¿Podría decirnos, en todo caso, qué medidas —y algunas ya las ha aplicado— piensa llevar adelante Correos para reducir sus gastos en caso de que así sea y, en caso contrario, cómo va a afrontar el descenso de los ingresos y de la actividad postal? Por último, en el giro internacional urgente se firmaron unos convenios entre el Ministerio de Fomento y la Unión Postal Universal y a finales de 2007 un memorándum de entendimiento para intensificar el desarrollo de los servicios postales en regiones con las que España mantiene relaciones muy estrechas como América Latina o el Magreb, para impulsar los flujos financieros a precios asequibles entre estos países. ¿Podría informarnos también del desarrollo —creo que es muy importante utilizar esta vía— de este memorándum, y más concretamente cómo se ha materializado en Correos en estos dos años el acuerdo alcanzado entre el Gobierno español y la Unión Postal Universal? ¿Qué previsiones existen para el presupuesto del año 2010?

El señor **PRESIDENTE**: Para dar respuesta a las preguntas que se le han formulado por los grupos parlamentarios, así como para concluir la sesión, tiene la palabra el presidente de Correos y Telégrafos, don Sixto Heredia.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS, S.A.** (Heredia Herrera): Voy a intentar contestar a las preguntas que se han planteado aquí. Como decía el señor Cotillas, tengo una gran tarea por delante en Correos, porque Correos aparte ser de la más grande empresa de este país por el volumen de recursos humanos, tiene una problemática fuerte y, por supuesto, tiene una tarea dura, pero la vamos a hacer, tenemos ilusión de hacerla. No obstante, hay que ver cómo se gestiona una empresa pública y cómo se gestiona una empresa privada. Si en lugar de estar aquí el presidente de Correos como gestor público que tiene que atender la rentabilidad económica y la rentabilidad social, estuviera un gestor privado, a lo mejor la solución sería mucho más fácil y todas esas cosas de las que estamos hablando serían más fáciles. ¿Cuánto cae la actividad? Un 10 por ciento. ¿Cuánto tengo que reducir la plantilla? La solución es mucho más fácil que cuando el objetivo que como presidente de Correos tengo es mantener la plantilla, intentar aumentar los ingresos mediante una diversificación de los mismos y adaptar esta sociedad a los tiempos que vienen. Como decía el señor Ruiz, Correos en los últimos años ha hecho un esfuerzo muy grande. Hay que pensar que hemos invertido en los últimos cuatro años 1.000 millones de euros. Por eso, cuando hablamos aquí de las inversiones que vamos a hacer este año —entendiendo perfectamente que a S.S. le resulten pocas—, tengo que decir que Correos en este momento, tanto desde el punto de vista tecnológico como desde el punto

de vista de la mecanización, está totalmente preparada para competir. Lo que necesita Correos, como cualquier otro operador, es que se establezcan unas reglas del juego como es debido para que todos juguemos de la misma manera. Correos tiene una plantilla muy elevada, tiene unos salarios determinados, tiene una red de 2.250 oficinas que hay que mantener, tiene una red de buzones que hay que mantener, etcétera. De cara a la liberalización tenemos que ver cómo jugamos el partido, de tal manera que tanto el público como el privado puedan gestionar de una manera racional. Digo esto porque los correos del mundo entero están teniendo problemas. Con esto intento responder a todas las preguntas que han hecho, que han sido muchísimas.

Hace dos meses me reunía con el presidente de correos de Japón, y cuando hablaba con él le pregunté qué participación tienen allí los operadores privados. Me dijo que el 1 por ciento. ¿Cómo el 1 por ciento si en España la participación es mayor, tanto en cartas como en paquetería? También podemos hablar de este tema. El motivo es que el regulador en Japón puso automáticamente unas normas determinadas diciendo que cualquiera podría prestar el servicio, pero con determinadas condiciones. ¿Qué condiciones? El mismo número de buzones, los mismos salarios, las mismas cosas. Nosotros competimos de una manera totalmente diferente. Desde el punto de vista de Correos, que va a mantener el empleo en los momentos actuales en los que todos vemos cómo está el empleo, un empleo digno, en el ejercicio 2010 y que, por otra parte, está el tema del servicio postal universal, que estamos prestando como es debido, a pesar de que muchas veces también escuchamos que disminuye, que cae la calidad del servicio postal, queremos ser objetivos en los planteamientos que hacemos. La calidad del servicio postal está aumentando, pero no porque la midamos nosotros. Nosotros tenemos dos sistemas de medición de la calidad y cuando la mide Correos sale mejor que cuando la mide el regulador. Cuando la mide el regulador, la calidad del servicio postal universal está aumentando positivamente en los últimos años, de tal manera que actualmente estamos en un 90,4 por ciento. Pero no ya desde el punto de vista de lo que dice el regulador. Hay otros datos importantes de cómo funciona Correos y cómo intentamos prepararnos para el futuro, y es que cuando el CIS hace un estudio de cómo va la calidad —y ahí somos totalmente imparciales—, en los últimos ocho años Correos es el servicio público mejor valorado de todos. Le sigue detrás el transporte público y la sanidad. En el último año hemos ganado cinco puntos y pico, que es una cantidad muy importante. En Correos estamos preparados para la mecanización, la modernización y el acceso del ciudadano. Hemos hecho un esfuerzo enorme en el acceso al ciudadano en los últimos años. Hasta ahora lo estamos haciendo cada día. Lo que ocurre es que automáticamente estamos estudiando aquellas inversiones que tenemos que hacer en nuevas oficinas para, si es necesario, hacer determinadas reformas de

las que tenemos antes que comprar un edificio nuevo. ¿Por qué? Porque estamos en una situación que nos está afectando. En oficinas, en el año 2000 que teníamos 1.840 aproximadamente, hoy tenemos 2.250 oficinas. Vamos cumpliendo lo que siempre ha dicho el Ministerio de Fomento, la accesibilidad del ciudadano, que la oficina se sitúe a menos de quince minutos. Cuando llegue la accesibilidad y la liberalización, será necesario exigir también a los operadores privados esas condiciones. De lo contrario, tendremos problemas.

Correos sí ha hecho un esfuerzo extraordinario en desarrollarse y en estar en condiciones de competir. ¿Qué es lo que estamos previendo para el futuro? Como ha dicho S.S., estamos trabajando actualmente (no está desarrollado pero espero que lo tengamos concluido para finales de año), en un plan estratégico para saber qué es lo que está pasando y a dónde vamos, aunque todos sabemos ya lo que tenemos que hacer que es dar más servicio. Muchas veces los correos del mundo entero están buscando servicios. Por ejemplo, el Correo francés ha puesto un plan de veinte servicios nuevos entre ellos leer los contadores de la luz a los carteros o atender las casas, pero ha fracasado porque hay que hacer los servicios para los que uno está preparado, y en esos servicios que vamos a incidir. Espero que como consecuencia del plan estratégico centremos más el tiro. Lo que es evidente también es que vamos a centrarlo en las nuevas tecnologías. Respecto de las nuevas tecnologías, cuando uno lo lleva hacia delante y cuando quiere impulsar el apartado postal electrónico, dentro de la organización que son 65.000 en números redondos, hay que decir que la plantilla ha aumentado desde 64.600 a 65.924, desde el año 2000 a 2008. Ese esfuerzo que se ha hecho está ahí. El tema fundamental son los nuevos servicios electrónicos. En una plantilla tan grande como la que tenemos en Correos, cuando se habla del proceso de la modernización, de la nueva sociedad de la información, ello puede suponer problemas de personal. Vamos a hacerlo todo de una manera equilibrada para que podamos entrar en las nuevas tecnologías, manteniendo la plantilla que actualmente tenemos. El apartado postal electrónico es un paso adelante muy grande. Está el paso de la PDA, de todo el equipamiento moderno y espero que eso dé sus frutos y que automáticamente aumentemos. Lo que no va a haber —y de eso hay que ser conscientes— son unos incrementos enormes. ¿Por qué? Por la actividad, por la dinámica. El objetivo más importante, como presidente de Correos, es mantener los ingresos, por supuesto, todo lo que podamos incrementar, pero hay que ser realistas en la situación en la que nos encontramos. De todos los sectores que hay en el mundo entero, al sector que le está afectando actualmente más es a los correos, porque los correos son intensivos en personal.

También quería aprovechar para contestar algunas cosas de las que me ha dicho. En cuanto al tema de la diferencia de cambios, es simple, pero a veces choca, a mí también. La diferencia de cambio es que como hay

un tráfico internacional de mercancías, unas cosas las cobramos en dólares o en monedas extranjeras, y a la hora de ir al banco, pues hay diferencia, menos mal que estamos teniendo ingresos, porque también podíamos estar teniendo pérdidas.

En cuanto a la subida de tarifas también este año prevemos la subida de tarifas; nosotros proponemos la subida de tarifas, pero no sé si nos la aceptarán, porque lo aprueba la Comisión Delegada para Asuntos Económicos. Nosotros haremos una propuesta, y queremos subir las tarifas porque, señorías, somos actualmente el séptimo país más barato en cuanto a la tasa, estamos en 0,32 mientras que, por ejemplo, Alemania está en el 0,55, una diferencia muy importante. Estamos en cuanto al precio, el sexto más barato y en cuanto a poder adquisitivo el tercero más barato.

Correos es una gran empresa, llevarla es duro, pero tengo ilusión y la realidad que está preparada para el futuro, siempre y cuando las condiciones de juego que tengamos sean iguales para todos.

El señor **PRESIDENTE**: Con esas palabras ilusionantes vamos a dar por concluida la sesión, agradeciéndole su presencia aquí, en esta Comisión de Fomento, que lleva ya camino de doce horas ininterrumpidas. Le comunico a las señorías que se encuentran presentes que el próximo miércoles volvemos a tener Comisión de proposiciones no de ley. Les agradecemos a todos que a estas horas de la noche nos hayan acompañado.

Se levanta la sesión.

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

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

