



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2010

IX Legislatura

Núm. 549

FOMENTO

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

Sesión núm. 33

celebrada el miércoles 19 de mayo de 2010

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor ministro de Fomento (Blanco López), para:

- | | |
|--|---|
| — Informar sobre los planes de eficiencia, austeridad y ajuste presupuestario en el Ministerio de Fomento y sus empresas públicas, y el impulso a la inversión a través del Plan de colaboración público-privada. A propuesta del Gobierno. (Número de expediente 214/000151.) . . . | 2 |
| — Explicar el nuevo Plan de austeridad y el Plan de colaboración público-privada, así como los cambios estructurales que va a realizar en su ministerio. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/000670.) | 2 |
| — Informar respecto a objetivos, contenido y financiación del Plan extraordinario de infraestructuras. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/000712.) | 2 |

Se abre la sesión a las cuatro y treinta minutos de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a comenzar la sesión del día de hoy con la comparecencia del señor ministro de Fomento, don José Blanco, a quien damos la bienvenida, para debatir una serie de temas a petición del propio ministro de Fomento y también a solicitud del Grupo Parlamentario Popular. Los temas girarán sobre los planes de eficiencia, austeridad y ajuste presupuestario en el Ministerio de Fomento y sus empresas públicas y el impulso a la inversión a través del Plan de colaboración público-privada. Acabamos de fijar con los portavoces que de manera excepcional, y a petición del Grupo Parlamentario Popular, al no existir un reglamento taxativo sobre el orden de las intervenciones y ya que el Grupo Parlamentario Popular ha pedido la comparecencia del ministro de Fomento, en primer lugar, tras la exposición del señor ministro, intervendrá el Grupo Parlamentario Popular y luego el resto de grupos de menor a mayor. El tiempo del que van a disponer los portavoces para su intervención girará en torno a quince minutos y después de la exposición y réplica del ministro habrá por parte de los portavoces una segunda intervención de cinco minutos, para cerrar el debate el ministro de Fomento, a quien damos la palabra.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Señorías, quisiera en primer lugar agradecer a los grupos parlamentarios el que hubieran considerado mi petición de haber aplazado esta comparecencia, que probablemente hubiera sido también más interesante que la hubiera solicitado en el día de hoy, pero creía que ya no debía demorarla.

Señorías, en las últimas semanas, el euro, y con él la Unión Europea en su conjunto, ha sufrido el mayor ataque especulativo del que se tiene constancia. Un hecho insólito que pasará a ocupar un capítulo destacado de los libros que estudiarán la crisis económica internacional más intensa del último siglo. Este ataque, como ocurre en las instituciones fuertes, nos ha hecho avanzar y reaccionar tomando decisiones claras y firmes. Por primera vez podemos decir que junto a la política monetaria se marcan en la Unión Europea determinados ámbitos de una política económica común. Hemos sido capaces, en consecuencia, de organizar una defensa conjunta que podemos sintetizar en dos grandes líneas: por un lado, la movilización de 750.000 millones de euros y la autorización al Banco Central Europeo para invertir frente a los ataques especulativos contra la deuda soberana de los países miembros; y por otro, el anticipar en el tiempo la reducción del déficit que ya figuraba en la agenda política y económica de los Estados miembros. Esta respuesta común tiene rasgos específicos en cada país. España, a diferencia de otros países, no tuvo que proceder a rescatar su sistema financiero en la primera fase pero sí poner en marcha un plan anticíclico muy

vigoroso para compensar la caída de la inversión privada, especialmente en el sector de la construcción. Por eso, en enero de este año fue aprobado un plan de estabilidad con el objetivo de reducir nuestro déficit al 3 por ciento del PIB en el año 2013. Como saben SS.SS., el ajuste presupuestario ya lo habíamos iniciado desde principios del año con una reducción del gasto público del 4 por ciento, que se complementó con un acuerdo de no disponibilidad de 5.000 millones de euros, de los que el Ministerio de Fomento asumió 1.760 millones de euros. Pero como también saben SS.SS., la situación financiera y la estabilidad de los mercados comenzaron a deteriorarse profundamente en el mes de abril. Por ello, el Eurogrupo decidió conjugar la acción concertada del mecanismo europeo de estabilización y del Banco Central Europeo con acciones individuales de los países, destinadas a reducir el gasto público de la eurozona. Y en este contexto, como explicó el presidente del Gobierno en esta Cámara, hemos decidido anticipar la reducción del déficit inicialmente prevista en 5.000 millones adicionales este año y 10.000 millones el próximo año.

Señorías, el objetivo de reducción del déficit es muy ambicioso, tan ambicioso como realista, y es realista porque el Ministerio de Fomento, el de mayor capacidad de gasto, es el que va a sufrir el mayor ajuste presupuestario. Supondrá para el Ministerio de Fomento un recorte adicional al aprobado en enero de al menos 1.500 millones, es decir, un total como mínimo de 3.200 millones de euros para este año 2010. Un ajuste que previsiblemente no será inferior en 2011 y con consecuencias en ejercicios posteriores. El mismo está pendiente de ser concretado y quedará establecido en el decreto que apruebe mañana el Consejo de Ministros. **(Rumores.)** Este ajuste nos obliga —y quiero decirlo muy claro— a replantearnos todo el programa de inversión pública del Ministerio de Fomento para los próximos cuatro años. Por todo ello, vamos a abordar esta situación reprogramando la mayoría de las inversiones que estamos acometiendo y reconsiderando las que no son imprescindibles. Eso se traduce en que vamos a posponer nuevas licitaciones, demorar plazos de finalización de obras, suspender temporalmente actuaciones e incluso anular contratos en ejecución. **(Rumores.)** Cuando, tras el ajuste, quede definido el marco presupuestario para los próximos cuatro años, informaré del cuadro definitivo de inversiones para este nuevo escenario así como de las actuaciones del Plan extraordinario de colaboración público-privada. Quiero que comprendan que este ajuste es de gran alcance y que va a tener consecuencias en el conjunto del territorio. Nuestras prioridades no van a cambiar. Seguiremos priorizando el ferrocarril en su triple vertiente: alta velocidad, cercanías y mercancías; pero con carácter general, todas las actuaciones, tanto en carreteras como en ferrocarriles, sufrirán un retraso medio de al menos un año en los plazos de ejecución, con la salvedad de aquellos que podamos licitar o complementar a través del Plan extraordinario de colabora-

ción público-privada. En estos casos se podrán mantener los plazos.

Señorías, es el momento de la racionalidad y de la austeridad. Nadie debe sentirse excluido de este esfuerzo de responsabilidad en los intereses generales. Este país ha vivido en los últimos quince años como si la expansión económica fuese inagotable, como si los ingresos coyunturales fueran estructurales. **(Rumores.—Un señor diputado: No tiene nada que ver.)** En un país como España, con una renta per cápita inferior a la media europea y una presión fiscal más de 6 puntos por debajo de la media de la zona euro, estábamos exigiendo un nivel de dotación de infraestructuras mucho mayor que el de cualquiera de los países más ricos del mundo occidental. Pero ahora esto ya no es sostenible. Como país ese esfuerzo lo necesitábamos y hemos situado a las infraestructuras españolas en una situación de liderazgo y referencia mundial aunque en algunos ámbitos presente todavía algún déficit. A día de hoy, España es ya el país europeo con mayor longitud de red de autopistas y autovías; la alta velocidad española es un referente a nivel mundial por su tecnología y por la capacidad de sus técnicos y empresas al haber desplegado la mayor red de Europa en tan corto espacio de tiempo. Este año, con la llegada del AVE a Valencia, las seis ciudades de nuestro país con más de 500.000 habitantes estarán conectadas a la red de alta velocidad y casi la mitad de la población estará a menos de 50 kilómetros de una estación de esta red, y nuestros puertos y aeropuertos se encuentran entre los más modernos y los mejor preparados para atender la demanda de los próximos años. Estas infraestructuras son un destacado factor de competitividad para nuestra economía, del que tenemos que sacar el máximo partido. Y si hemos llegado hasta aquí ha sido en gran parte por el impulso sin precedentes que hemos dado a la inversión en infraestructuras del transporte en los últimos años. Esto es Francia. **(Muestra un gráfico)**, esto es Reino Unido, esto es Alemania y esto es España. La inversión en infraestructura de transporte en los últimos años en nuestro país ha doblado la mitad de nuestros países vecinos. **(Rumores.)** Esto no es invertir un poco más, esto es invertir mucho más. Hemos hecho en diez años lo que otros países tendrían que hacer en veinte o en treinta años. Pero hay que tener claro que este nivel de avance no se puede mantener ante el nuevo contexto económico y financiero actual. Hemos demostrado más ambición de la que ahora podemos asumir. Con el cuadro presupuestario actual no se van a cumplir los objetivos fijados por el PEIT, que vamos a revisar. A partir de ahora, ni el enfoque ni las expectativas pueden ser las mismas. Vamos a ser mucho más exigentes en la selección de las infraestructuras, priorizando únicamente aquellas que sean estrictamente necesarias por su aportación a la competitividad de la economía o a la cohesión de nuestros territorios. Antes de construir más debemos sacar más provecho de lo que ya tenemos.

Utilizaremos al máximo la capacidad de las infraestructuras existentes, priorizando las actuaciones de

mantenimiento, mejora y explotación frente a las de nueva construcción. Debemos de ser conscientes de que no todas las infraestructuras son vitales para el desarrollo de una región y de que poco podrá contribuir a la eficiencia del sistema económico una infraestructura infrautilizada; de nada sirve construir una línea ferroviaria para que pase un tren sin mercancías o sin viajeros. Señorías, si una infraestructura bien diseñada es un claro factor de productividad, también es cierto que si está infrautilizada es una rémora para el crecimiento. Como les decía, además de un nuevo enfoque, habrá un cambio de expectativas, ya nada volverá a ser como antes. Todos los que estamos aquí somos conscientes de que este nivel de inversión no se puede mantener; estamos revisando nuestra planificación. Sé que alcaldes y presidentes de comunidades autónomas, diputados y senadores de todos los partidos, todos los que estáis aquí y, por supuesto, también mi partido, van a expresar sentimientos de agravio. Probablemente nadie se quede contento, pero no es el momento para el victimismo. Es el momento de la racionalidad, del sentido común y de la responsabilidad. Vamos a hacer una contención rigurosa del gasto público del Ministerio de Fomento, reforzando la eficiencia hasta el último euro de nuestro presupuesto. Este compromiso de anticipar la reducción del déficit supone un gran esfuerzo de austeridad. Nuestro compromiso con una consolidación fiscal tan necesaria como rigurosa es firme, es definitivo. En época de bonanza económica supimos movilizar los recursos necesarios para avanzar hacia uno de los mejores sistemas de transporte de toda Europa, pero es evidente que no podemos seguir haciendo las mismas cosas cuando ni las necesidades son ya las mismas ni además contamos con el nivel de recursos de antes. Los ciudadanos no entenderían que cuando se les pide un esfuerzo en sus economías personales y familiares, el sector público no haga lo mismo y sigamos construyendo más y más infraestructuras, cuando las prioridades del país, ahora, son otras.

Señorías, ya les he comentado que vamos a hacer esta situación reprogramando la mayoría de las inversiones que estamos acometiendo, reconsideraremos las que nos son imprescindibles, pero además de ello hemos elaborado sendos planes de austeridad y de eficiencia. Vamos a introducir medidas concretas, cambios profundos y reformas estructurales —alguna de las cuales ya están en marcha— para reducir el gasto y mejorar la eficiencia en la construcción y en la gestión de nuestras infraestructuras de transporte. Tendremos también que colaborar con el sector privado para canalizar más recursos hacia la inversión productiva en infraestructuras y hacer compatible el esfuerzo de austeridad, que tanto necesita nuestra economía, con los programas de inversión productiva a largo plazo. Hasta el momento, las infraestructuras en nuestro país han sido financiadas por el conjunto de los ciudadanos, sean o no usuarios de las mismas, a través de los Presupuestos Generales del Estado y con la gran aportación de los fondos europeos. De cara al futuro hemos de profundizar en nuevos modelos de

financiación adicionales a la propia consignación presupuestaria. Una de estas fórmulas lo constituye precisamente el Plan extraordinario de infraestructuras de colaboración público-privada. Quiero, en este momento, explicarles los aspectos fundamentales de este plan. Un plan que se presentó como lo que es: una apuesta conjunta del Gobierno, las entidades financieras y las empresas del sector para reactivar la economía y el empleo. Un plan que hoy, ante las nuevas circunstancias, adquiere una mayor relevancia. Revisaremos la relación de proyectos en los que estábamos trabajando para incorporar aquellos que cumplan los requisitos del plan y que ahora se verán afectados por el nuevo escenario presupuestario. El plan apuesta por la sostenibilidad del sistema de transporte y responde a las prioridades que nos hemos marcado. Por eso, la mayor parte de la inversión se destinará al ferrocarril, tanto para el transporte de mercancías, como de viajeros, y el resto a carreteras, fundamentalmente para concluir los grandes ejes viarios. Los contratos se licitarán a partir del verano de este año 2010 y a lo largo de todo el año 2011. A lo largo de los veinticinco o treinta años de la concesión, el modelo contempla el abono al concesionario de un canon único para financiar la inversión inicial de la obra, el mantenimiento de la infraestructura y la retribución de los recursos, propios y ajenos, invertidos por el concesionario en la construcción. El abono de estos cánones, señorías, comprometerá solo una parte de los presupuestos del Ministerio de Fomento a partir del año 2014 y a lo largo de todo el periodo concesional. Con ello, nos aseguramos la disponibilidad de los presupuestos del futuro, hacemos también compatible este plan con las fórmulas habituales de financiación de otras obras con cargo, exclusivamente, a los presupuestos del Estado.

Señorías, este plan se ha diseñado para que cumpla dos condiciones fundamentales. En primer lugar, que las inversiones en obra nueva no computen en déficit durante el período de ejecución de las mismas, que coincide con el período de consolidación fiscal. Para ello, y cumpliendo los criterios fijados por Eurostat, se transfiere al concesionario los riesgos de construcción y de disponibilidad, estableciendo las penalizaciones oportunas para garantizar la transferencia real de esos riesgos y, a la vez, una mejor conservación de la infraestructura. En segundo lugar, garantizando que los proyectos sean financiados. Por ello, las sociedades concesionarias financiarán, con recursos propios, al menos el 20 por ciento de la inversión inicial y el resto ha de completarse con financiación ajena de entidades financieras, tanto públicas como privadas. Para facilitar el acceso al crédito, el pasado 29 de abril, firmé los acuerdos siguientes: con el Instituto de Crédito Oficial, ICO, que participará en hasta un 30 por ciento de la inversión recogida en el plan; con el Banco Europeo de Inversiones, BEI, que asignará 2.100 millones de euros al plan; con la Asociación Española de la Banca y con la Confederación Española de Cajas de Ahorros. Este plan supone un nuevo modelo de financiación de las obras públicas —abierto y participativo—

que incorpora los criterios de sostenibilidad y que consagra los análisis costo-beneficio de las infraestructuras. Este plan nos abre un camino. En este contexto, señorías, es necesario profundizar en modelos de financiación que se han mostrado eficientes en países de nuestro entorno y que tienen en cuenta, sobre todo, la evolución de la demanda. Hemos de analizar de forma rigurosa los costes de explotación y gestión de los servicios del transporte. Hemos de tener en cuenta los reglamentos comunitarios que nos indican los supuestos en los que es posible una obligación de servicio público, solo en estos casos será posible una subvención pública. Para ello, se tendrán en cuenta aquellos servicios en los que se garantiza la rentabilidad social y medioambiental de las mismas. En los supuestos en los que no se den estos requisitos, será necesario analizar, con las comunidades autónomas, el interés autonómico sobre el mantenimiento de estos servicios, que permitan ampliar su contribución en el marco de los convenios que ya existen sobre servicios ferroviarios. Señorías, sobre estos temas me gustaría abrir un debate para poder llegar a un consenso entre todos los grupos políticos y administraciones, en primer lugar, sobre un nuevo modelo de financiación de la obra pública; en segundo lugar, sobre la metodología para analizar el beneficio social de una nueva infraestructura, así como para hacer análisis realistas de la demanda y, en tercer lugar, sobre la prestación de los servicios ferroviarios, distinguiendo claramente los que deban ser obligaciones de servicio público, por su rentabilidad social y medioambiental, de los que deban ajustarse al propio coste del servicio. Desde la responsabilidad y el compromiso con este país, porque lo que hagamos hoy compromete el futuro de todos.

Señorías, les voy a hablar ahora del Plan de eficiencia. Toda gestión de una organización, ya sea pública o privada, puede ser mejorada. Como ya avancé en los últimos años, se ha producido un desarrollo sin precedentes en las redes de infraestructuras de transporte en España. Sin embargo, este desarrollo ha ido acompañado, en algunos casos, de un aumento de los costes medios de los proyectos. Es cierto que el índice de precios ha crecido; también es cierto que las condiciones ambientales son cada día más exigentes y que las mejoras técnicas de los últimos años, como no podía ser de otra manera, se han incorporado a nuestros proyectos para hacer unas infraestructuras mejores y más avanzadas. Pero aun con estos condicionantes y ahora más que nunca, el coste ha de ser considerado un criterio básico a la hora de planificar. Hemos estudiado todos los proyectos de la obra pública para conseguir que cada kilómetro de autovía, de ferrocarril o de cualquier otra infraestructura se haga con menos recursos sin repercutir en su funcionalidad ni, por supuesto, en su seguridad. Así, este mes de junio aprobaremos las disposiciones normativas necesarias para mejorar la eficiencia en la redacción de todos los estudios y proyectos del Ministerio de Fomento; en los proyectos que se van a redactar a partir de ahora, pero también en los que están ya en redacción para que sus

efectos se aprecien lo antes posible. Estas medidas van a incluir: uno, un análisis de las previsiones de demanda y de explotación de las instalaciones viarias, ferroviarias, aeroportuarias y de los puertos, con el fin de valorar su viabilidad económica y la conveniencia de ejecutarlas por fases para acomodar así la inversión a las necesidades reales de la demanda. En este sentido, ya hemos incorporado en la planificación de los aeropuertos la necesidad de proyectarlos con una capacidad ajustada a los estudios de demanda de los cinco años siguientes, para evitar exceso de costes o incremento de tasas que puedan afectar negativamente la capacidad competitiva de un aeropuerto. Dos, el establecimiento de ratios del coste de construcción en función del tipo de infraestructuras y de las características del terreno. Tres, disposiciones específicas para túneles. **(El señor Ayala Sánchez: Ya se hacía.)** No se hacía hasta ahora, señoría. Por tanto, no le sorprenda. No se hacía hasta ahora. Tres, disposiciones específicas para túneles y viaductos, con el fin de elegir las soluciones de coste mínimo compatibles con la declaración de impacto ambiental, con la orografía y con las condiciones del terreno. Y cuatro, un estudio técnico económico que incluya las necesidades del mantenimiento que, por cierto, tampoco se había hecho nunca —y cuando digo nunca es nunca— hasta ahora. Somos conscientes de que una de las causas del incremento del coste de los proyectos son las obras adicionales planteadas por otras administraciones. Por ello, estableceremos la obligatoriedad de que dichas obras adicionales sean abonadas por quien lo solicite en caso de que no estén justificadas de acuerdo con la funcionalidad de la infraestructura. De esta forma, redactaremos proyectos con soluciones más funcionales y económicas pero cumpliendo con todos los requisitos ambientales de calidad y de seguridad. Ya hay actuaciones en las que estamos aplicando estos criterios, revisando incluso obras en las que ejecutar otras soluciones distintas de las inicialmente previstas puede ahorrar una parte muy significativa del presupuesto. En el último año hemos comenzado a aplicar en autovías alguno de estos criterios, lo que ha permitido que el coste por kilómetro de los proyectos aprobados en 2010 se haya reducido ya un 17 por ciento. La aplicación de todas estas medidas a los proyectos de autovías y ferrocarriles actualmente en redacción reducirá un 22 por ciento de media los costes de construcción. Señorías, por su carácter estructural este es el verdadero ahorro. Esto es a lo que me refiero cuando hablo de hacer más con menos, pero por otro lado queremos también acotar las incertidumbres y reducir al mínimo las desviaciones en el coste. Para ello las disposiciones que antes he mencionado recogerán la obligatoriedad de que el presupuesto del proyecto se ajuste al fijado en el estudio informativo. Exigiremos, por lo tanto, proyectos más definitivos pero también exigiremos a las empresas constructoras ofertas que se ajusten mejor al coste final de la obra. Con ello queremos acabar con la cultura del modificado y poder programar con mayor precisión nuestras inversiones. En este sen-

tido, ya hemos introducido en los pliegos de contratación variaciones en la valoración de las puntuaciones de la oferta económica para reducir el impacto de los modificados. De hecho, las bajas ya se han reducido desde el 26 por ciento de media en el año 2009 al 13 por ciento en este año. Pero para afianzar esta tendencia les anuncio que, antes de finalizar este mes de mayo, aprobaremos dos órdenes ministeriales para reforzar la vigilancia y control de las obras y del conjunto del gasto del departamento. Además, como deben saber SS.SS., a través de la ley de economía sostenible la cuantía de los modificados de obra quedará limitada al 10 por ciento para todas las administraciones públicas. Variaciones superiores a este límite en el coste de la obra respecto al presupuesto de adjudicación llevarán consigo la rescisión del contrato y la necesidad de una nueva licitación.

Señorías, son más los ámbitos en donde con una gestión eficiente se puede ahorrar costes, hacer funcionar mejor la Administración e impulsar la productividad en otros sectores de la economía. No solo en la construcción de la infraestructura hay espacio para avanzar en la eficiencia, también en la gestión estamos impulsando reformas estructurales para mejorar la calidad de los servicios y la competitividad de nuestra red de transportes, como es el caso del transporte aéreo. Como saben, el pasado mes de abril entró en vigor la modificación de la Ley de Navegación Aérea, que establece un nuevo marco normativo para el control aéreo que permitirá ahorrar más de 300 millones de euros anuales y rebajar las tasas aéreas un 15 por ciento en los próximos dos años. Y tal y como me comprometí en mi última comparecencia en esta Comisión, en este periodo de sesiones presentaré ante esta Cámara el proyecto de ley de modernización del modelo aeroportuario, para hacerlo más competitivo, más eficaz y más eficiente. En la actividad portuaria, SS.SS. acaban de debatir en esta Comisión una nueva ley cuyo objetivo es garantizar a cada puerto su autosuficiencia económica, permitir una gestión más flexible y eficaz y reducir los costes portuarios para así favorecer la competitividad de nuestro transporte marítimo. Señorías, quiero agradecer el trabajo que han hecho en torno a esta ley que mañana aprobaremos en el Pleno del Congreso.

Señorías, al igual que las empresas son capaces de reorganizarse para amoldarse a los cambios, las administraciones también podemos y debemos hacerlo. Estamos realizando una profunda reestructuración de nuestro sector público empresarial. En primer lugar, buscando sinergias y potenciando la especialización, fusionaremos de forma inmediata las empresas cuyas actividades puedan ser realizadas de manera más eficaz por una única organización. Es el caso de las empresas de ingeniería Ineco y Tifsa, las dos direcciones y los dos consejos de administración quedarán reducidos a uno y sus estructuras organizativas quedarán totalmente unificadas. En segundo lugar, venderemos las participaciones que tenemos en dieciséis empresas en las que ya no resulta estratégica la presencia de las entidades estatales

que actualmente participan en ellas; participaciones que oscilan entre el 5 por ciento y el 40 por ciento del capital de estas empresas. La valoración de esta desinversión asciende a casi 22 millones de euros. Y en tercer lugar, llevaremos a cabo la unificación directiva y funcional de Remasa y Sasemar, las empresas públicas dedicadas al rescate en el mar y la lucha contra la contaminación. A partir de ahora estarán coordinadas operativamente mediante una única presidencia. Este es un cambio estratégico profundo en la actividad de las dos empresas para seguir mejorando en una de las prioridades del Ministerio de Fomento: la seguridad marítima. Este plan para garantizar eficiencia tendrá efectos a corto plazo, pero sobre todo contiene reformas estructurales en los criterios y en la forma de hacer las cosas y sus resultados se extenderán a toda la actividad que en el largo plazo desarrollen el Ministerio de Fomento y las empresas de su grupo. Este Plan de eficiencia que acabo de detallar irá acompañado de un plan general de austeridad para el periodo 2010-2013 de aplicación al ministerio y a todas y cada una de sus empresas, entidades, organismos y agencias. Hemos hecho una revisión exhaustiva de todos los programas y políticas de gasto para suprimir lo que no es imprescindible. Las medidas de este Plan de austeridad en el ministerio se van a llevar a cabo fundamentalmente en dos ámbitos: la simplificación de la estructura de personal directivo y de los consejos de administración y la reducción del gasto corriente y de personal, y la aplicación del plan en cada uno de los departamentos tendrá un seguimiento riguroso y vamos a implantar un modelo de evaluación continua.

Para simplificar la estructura directiva del Ministerio de Fomento hemos suprimido dos direcciones generales, cuatro subdirecciones generales y dos divisiones, y en las empresas suprimiremos 369 consejeros y directivos que supondrán un ahorro total de más de 20 millones de euros. El personal de dirección se va a reducir en más de un 20 por ciento, con la supresión de 45 puestos directivos. Esto es exactamente el doble del mínimo aprobado por el Gobierno el pasado día 30 de abril. Además, rebajaremos el sueldo de todos los directivos de estas empresas y sociedades entre un 10 y un 15 por ciento y los consejos de administración quedarán reducidos a un máximo de 15 miembros, suprimiendo así 324 puestos de consejero, un 36,5 por ciento de los existentes, también más del doble del mínimo aplicable a todos los ministerios. Esta medida se implantará antes del 31 de julio de este año y permitirá, por ejemplo, reducir a la mitad el consejo de administración de ADIF o eliminar, como SS.SS. han aprobado, 280 consejeros en las autoridades portuarias, es decir, un 40 por ciento de los actuales, una decisión esta última muy importante que ha nacido aquí, precisamente en la Comisión de Fomento. Acaba de ser aprobada en Comisión por SS.SS. y era, como conocen, una de las enmiendas presentadas a la nueva Ley de Puertos por SS.SS. Uno de los objetivos de la reducción de cargos directivos y consejeros es la contención del gasto, pero más importante si cabe

es el carácter estructural de este adelgazamiento del organigrama de las empresas y del propio ministerio, unas reformas dirigidas a tener un sector público más eficiente y cuyas empresas tengan una organización más flexible y más adecuada a sus cometidos.

Otra línea de actuación es la reducción de los gastos operativos en el Ministerio de Fomento. Llevamos aplicando una serie de medidas que nos han permitido reducir ya el gasto corriente en un 25,5 por ciento con relación a lo que se gastó en el año 2008. Repito, señorías, ya hemos reducido más de una cuarta parte el gasto corriente en poco más de un año. Es de por sí un enorme esfuerzo, pero es también el rumbo de la senda de austeridad en la que me propongo seguir avanzando, porque estoy convencido de que hay margen para ser todavía más austero. Por ello, me he fijado como objetivo reducir el gasto corriente en el Ministerio de Fomento en otro 15 por ciento adicional de aquí al año 2013, es decir, un 40 por ciento con relación al año 2008. También me propongo hacerlo en un 8 por ciento en el de las empresas adscritas al Ministerio de Fomento. Lo haremos con medidas que ya estamos aplicando, como la reducción en un 20 por ciento de los gastos de viaje y de dietas del personal del ministerio, la disminución en un 50 por ciento de las publicaciones en papel, el ahorro de un 10 por ciento en el consumo energético de edificios e instalaciones o las mejoras en los procedimientos de contratación de servicios y suministros. Les anuncio que, como ya hacemos con el suministro eléctrico de la red ferroviaria, contrataremos de forma global servicios como los siguientes: la energía para las instalaciones de iluminación y seguridad en túneles de carreteras o los servicios de telecomunicaciones de telefonía móvil y fija. De igual manera reduciremos los gastos de personal en el conjunto del Ministerio de Fomento y de sus empresas, de acuerdo con las medidas contempladas en el Plan de austeridad del Gobierno y que serán completadas con las que mañana apruebe el Consejo de Ministros. En todas estas medidas de reducción de gasto corriente y de personal y con la supresión de altos cargos y consejeros el ahorro total para el Ministerio de Fomento y para sus empresas entre los años 2010 y 2013 será de 1.198 millones de euros, 1.198 millones de euros. **(Varios señores diputados: Ya lo veremos.)** Esto es la austeridad, señorías. He de aclarar a SS.SS. que en esta cifra no se incluye el ahorro derivado de la reducción de la retribución de los funcionarios ni de los altos cargos, incluida la de quien les habla, que aprobará mañana el Consejo de Ministros. Es decir, a este ahorro habrá que añadir el ahorro de la reducción de la retribución de los funcionarios y de los altos cargos del ministerio.

Señorías, soy perfectamente consciente del alcance de la crisis y de las prioridades de nuestra política económica en los momentos actuales. Esta crisis es dura, es impredecible, pero la historia de éxito que entre todos hemos escrito en los últimos treinta años nos ha de servir para serenar los ánimos y saber que si somos capaces de vencer estas dificultades estaremos sentando unas bases

más sostenibles para nuestro futuro. Vamos a tener que frenar algunas inversiones en infraestructuras, después de haber conseguido una impresionante transformación de España en su dotación de carreteras, ferrocarriles, puertos y aeropuertos, después de haber convertido el símbolo del atraso de España durante el siglo pasado en el mayor símbolo de su progreso en la actualidad. Reitero, después de haber convertido el símbolo del atraso de España durante el siglo pasado en el mayor símbolo de su progreso en la actualidad. No podemos eludir la responsabilidad y no tomar las decisiones que sabemos que son necesarias hoy precisamente para que el mañana venga cuanto antes. Como ministro asumiré la responsabilidad de decidir qué actuaciones se deben hacer y cuáles no, cuáles se impulsan y cuáles han de esperar, y lo haré, como siempre, tratando de llegar al máximo nivel de concertación institucional. No les pido que asuman conmigo el coste político del ajuste. Solo les pido que en estos momentos difíciles piensen en el futuro de los ciudadanos a los que representan. Muchas gracias. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE:** Tras la intervención del ministro de Fomento vamos a dar la palabra a los grupos parlamentarios durante un tiempo de quince minutos, comenzando, como he explicado al inicio de la sesión, por el Grupo Parlamentario Popular, cuyo portavoz es el señor Ayala, quien ya tiene la palabra.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Muchas gracias, señor ministro, por su comparecencia, tardía, pero al fin y al cabo imprescindible en estos momentos. Señor ministro, el Partido Popular se pregunta a qué ha venido usted aquí hoy, porque realmente solo ha venido a hacer patente el fracaso de su Gobierno, un fracaso del cual, señor Blanco —y lamento decirlo—, usted es claramente uno de los responsables. Usted pactó unos presupuestos imposibles, usted ha consentido una situación caótica en el Ministerio de Fomento en cuanto a licitaciones, adjudicaciones y ejecuciones, y nos encontramos ahora en una situación de déficit galopante en la cual usted hoy nos viene a vender que estamos frente a un planteamiento del Gobierno ambicioso y realista. Pues, señor Blanco, ni ambicioso ni realista, porque haber llegado a que el ministro de Fomento de España tenga que plantearle a los ciudadanos, a los empresarios y a los trabajadores de este país que la única solución que tiene en la mano es anular contratos, suspender obras y deslizar presupuestos es la mayor demostración de un fracaso y del colapso de las infraestructuras en España, que es responsabilidad única y exclusiva del que está al frente de ese ministerio.

Señor Blanco, las reflexiones que usted ha venido aquí a hacernos hoy tienen dos años de retraso, el tiempo en el que se está notando la caída en la licitación, en el que se está notando la caída en la ejecución de obra pública y en el que ustedes no han hecho nada. Hoy viene usted aquí, como si estuviéramos en un programa de televisión,

a hablar de la propaganda y a enseñarnos lo que se ha invertido en los diez últimos años. Menos mal que gran parte de esa inversión se debe a la época del Partido Popular **(Varios señores diputados: ¡Bueno, bueno, bueno!)**, en la que alcanzamos —yo también tengo gráficas, señor Blanco— el mayor índice de inversión respecto al PIB, que ustedes rebajaron sistemáticamente a partir de 2004 hasta 2010. **(Varios señores diputados: ¡Muy bien!)** Por tanto, señor Blanco, es absolutamente pernicioso y absolutamente impresentable que tengamos que oír hoy aquí que se tienen que reducir corredores y que se tienen que anular licitaciones, eso sí, después de haber dicho que seguimos siendo los campeones, que estamos en la Champions League, que estamos los primeros del mundo. Señor Blanco, si el PEIT hubiera estado bien dimensionado, si el PEIT hubiera sido racional, hoy no tendríamos que estar pensando en quitar corredores porque no tienen eficiencia en cohesión territorial, que es la explicación que usted ha dado para quitar los corredores. Señor Blanco, nos encontramos en la misma situación de siempre. El PSOE empobrece a España y el Partido Popular tiene que salir a sacarnos de ese fracaso: 1995-2010. **(Un señor diputado: ¡Qué barbaridad!—El señor Luena López: ¡Gürtel!—Varios señores diputados: ¡Venga, venga!)**

Señor Blanco, usted hoy no ha venido a decir nada aquí que no tuviera cierta previsión. Si el PEIT, del cual usted tendría que haber hablado en primer lugar —estábamos esperando que hablara de él desde el mes de diciembre—, hubiera tenido la consideración de tal, usted no podría decir aquí que no puede hablar de los proyectos del PEIT hasta que no conozca la reprogramación. Si el PEIT tuviera cara y ojos, si el PEIT tuviera racionalidad, si el PEIT respondiera a un auténtico plan extraordinario de infraestructuras, tendría sus propias obras, tendría su propia financiación y no tendríamos que estar aquí pensando en el trasvase de unas obras que son incapaces de hacerlas con los presupuestos y que se van a tener que hacer con un modelo que luego veremos que no va a funcionar, señor Blanco. El problema no es el último recorte del miércoles pasado, el problema es que —usted lo ha dicho hoy— con la consolidación fiscal del Plan de actualización presupuestaria del 29 de enero, que eran 1.600 millones de euros, con la declaración de no disponibilidad del 12 de febrero, los 1.700 millones de euros, señor Blanco, el Ministerio de Fomento ya se habría quedado sin capacidad alguna para licitar, porque se bajaba del 4,8 por ciento al 2,98 por ciento de la inversión. Por tanto, usted ya no tenía capacidad para licitar, solo se podía recurrir —y eso es lo que usted hoy ha tenido que reconocer— para reducir la obra en curso. Señor Blanco, esta es una realidad desde el mes de febrero —solo hay que ver las licitaciones de su ministerio— y usted hoy la maquilla con el gran caos internacional, con los grandes ataques de los especuladores, pero desde el 12 de febrero usted sabe que no puede licitar obra porque se le había reducido la capacidad de su ministerio. Señor Blanco, nos encontramos

con que hay ocho mil setecientos cincuenta y tantos millones de euros que se reducen para el año 2010 y 2011, los años 2012 y 2013 van a correr la misma suerte y hasta el año 2014 no se puede adjudicar nada. Por tanto, usted se inventa el plan extraordinario de infraestructuras para pagar en 2014 —evidentemente, no un gobierno del Partido Socialista sino un gobierno del Partido Popular— lo que usted quiere licitar y ejecutar en este año. Por tanto, señor Blanco, empiece usted por reconocer que la obra pública está en coma profundo y el Gobierno no tiene ni siquiera los remedios paliativos para salir de esa situación. Hay un colapso en las infraestructuras, cuya causa, señor Blanco, no es reciente. Hemos tenido una política errática, hemos tenido una política revisionista de todo lo que había hecho el Partido Popular y hemos tenido una política de huída hacia delante. Si quiere le pongo ejemplos: anualidades imposibles en la Dirección General de Carreteras —si quiere, lo especificamos—; autovías de primera generación sin resolver; generar unas realidades falsas hablando de inversiones en unos ejercicios, que lo único que hacían eran generar una sensación falsa de que se estaba invirtiendo, pero desde el año 2008 hasta hoy los deslizamientos para el pago de esas obras son de ejercicios todavía futuros. Ahora hemos llegado al momento de tener que empezar a pagar poca cantidad, pero alguna, y ya no se puede pagar.

Señor Blanco, esta mañana —y me molesta tener que recurrir a referencias que ha hecho usted en otra sesión— hablaba usted de patriotismo. Ha calificado usted a un compañero nuestro de patriota de hojalata o de otras cosas por no apoyar el plan antes de conocerlo o el decreto de mañana. Señor Blanco, el que abandona las infraestructuras de España como las ha abandonado usted, ¿qué tipo de patriota es? ¿Cuál es la categoría del patriotismo que nos ha traído a la situación en la que nos entramos? **(El señor Pezzi Cereto: ¡Qué barbaridad!)** Eso sí, es imprescindible un apoyo a ciegas antes de conocer ni siquiera el contenido de las cuestiones. Pues mire, señor Blanco, estamos ante la permanente improvisación, estamos ante la política de agravios a comunidades autónomas; unas sí se merecen las obras, otras no se merecen las obras. Nos gustaría saber si estamos respondiendo ante necesidades de las comunidades o ante los proyectos que tenemos a mano para salir del problema. Yo no quiero significarle muchas cuestiones, pero sí le voy a hacer tres citas con respecto a tres comunidades autónomas para que veamos cuál es la política del Gobierno del Partido Socialista desde el principio. Una de Cantabria, que me parece que está bastante en el candelero. En 2004 ustedes anularon las obras en licitación; en el mismo 2004 su presidente Zapatero se abrazó con el presidente Revilla diciéndole que antes del año se licitaría el tren de alta velocidad; en febrero hemos visto que se volvía a anular la licitación y en mayo, después de las presiones que usted sufrió para tener que retomarlo, lo vuelve a suspender. Y, si quiere, le pongo el ejemplo de su patria chica, Galicia: destrozaron, en

primer lugar, el Plan Galicia incumpléndolo, pero el pacto del Obradoiro también, 21 de julio de 2009, estando usted ya al frente del ministerio, señor Blanco; pues resulta que no sabemos cómo se va a cumplir ni siquiera el AVE y, por supuesto, mucho menos las autovías. No se lo especifico, pero si quiere lo hago. Y el último ejemplo, Asturias. Si quiere, hablamos de Pajares o, si quiere, hablamos de la autovía del Cantábrico. Por tanto, espero que, por lo pronto, sea usted responsable y consciente de la situación a la que nos va a llevar. Porque, señor Blanco, está paralizando toda la maquinaria del Estado, toda esa maquinaria que genera empleo y desarrollo. Hay 4,6 millones de parados, señor Blanco. La frase no es mía, la frase es de Sarkozy: Es más caro el subsidio de desempleo que la obra que da empleo y es más digna para los trabajadores que no quieren tener el subsidio de desempleo, sino un empleo por el trabajo que ellos realizan. **(Varios señores diputados: Muy bien.)** Por tanto, antes de reducir las inversiones en infraestructuras hay que saber de qué estamos hablando.

Señor Blanco, la parte más importante de su comparecencia de hoy debía de haberse referido al plan extraordinario de infraestructuras. Yo lamento decirle que ni es un plan de colaboración público-privada ni es siquiera un plan extraordinario de infraestructuras. Es nada más que un artificio para aplazar hasta 2014 los pagos. Porque usted, señor Blanco, para que fuera un plan tendría que explicar cómo juega la obra pública como instrumento de la política anticíclica, ya que no sabemos qué es lo que piensa usted de eso; ni la integración del déficit futuro que usted está generando en lo que es el macroescenario del gasto, que nada más que habla usted de austeridad, sin saber qué es lo que usted piensa del retorno fiscal. Por tanto, señor Blanco, este PEI es un placebo, es un remedio cataplasma que ni tiene proyectos ni tiene sistema, porque el pago por disponibilidad está por ver que Eurostat lo admita, y desde luego no tiene financiación. Señor Blanco, sabe usted de sobra que la banca hoy no admite la ratio entre la deuda senior y la *equity*, que usted ha señalado aquí hoy del 80-20 y que ICO no tiene capacidad para endeudarse lo que aquí está, por no hablar del BEI que necesita dos años para aprobar uno de los proyectos y todavía ninguno de ellos se le han presentado.

Voy a terminar, señor presidente, agradeciéndole como siempre su generosidad, porque tengo que hacer una referencia, aunque sea somera, a su plan de eficiencia. Señor Blanco, que usted me diga que ahora ha descubierto el coste por rentabilidad, lo que tiene que ser la rentabilidad social y medioambiental de los proyectos de obra pública, me parece muy bien. Pero que usted diga que hasta ahora no se hacía, no es verdad. Ya en 1996 había una ley que establecía la obligatoriedad de que todo proyecto tuviera un plan de rentabilidad social antes de su aprobación y su implantación. Y que tengamos hoy que hablar aquí de austeridad y de ajustar los proyectos a los costes cuando, señor Blanco, un kilómetro del PIT del Partido Popular, 2000-2007, de

carreteras costaba 6,6 millones de euros y un kilómetro del PEIT de ustedes, con el umbral de 2020, cuesta 8,6 kilómetros... **(Rumores.—Una señora diputada: ¡Qué barbaridad!)** Y si hablamos de ferrocarriles, un kilómetro de ferrocarril del PIT del Partido Popular costaba 6 millones de euros y uno del PEIT del Partido Socialista, 11,8 millones de euros. **(Una señora diputada: ¡Qué derroche!—Rumores.—El señor Luena López: En Valencia, tres trajes.)** En la época del señor Cascos no había modificados en los proyectos y los contratistas lo sabían. **(Varios señores diputados: ¡No, no, qué va!—Risas.)** Señor Blanco, señores diputados del Partido Socialista, los modificados, por ejemplo, en la Dirección General de Carreteras en la época 2000-2004 estaban en el 9 por ciento; el año pasado, en el 36 por ciento. **(Rumores.)** Esos son los datos de la austeridad que ahora quieren implantar porque jamás la han conocido. **(Rumores.—Varios señores diputados: ¡Los trajes de Camps!)**

El señor **PRESIDENTE:** Por favor, señor Ayala, tiene que terminar.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Señor Blanco, a pesar de todo, el Partido Popular le desea suerte. **(Aplausos.—Varios señores diputados: ¡Muy bien!)**

El señor **PRESIDENTE:** A continuación va a intervenir el Grupo Mixto. ¿Va a hacer uso de la palabra solo el señor Jorquera? **(Asentimiento.)**

Tiene la palabra en nombre del Grupo Mixto, Bloque Nacionalista Gallego, señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS:** Quiero comenzar agradeciendo al señor ministro su comparecencia y sus explicaciones, aunque dado que inició su intervención haciendo un análisis de la situación económica y una descripción de las medidas impulsadas por el Gobierno para hacerle frente, inscribiendo, por tanto, los recortes en la inversión de su ministerio en ese plan anunciado por el presidente del Gobierno la semana pasada en el Congreso de los Diputados, le voy a pedir que también haga una referencia a esta cuestión antes de entrar en detalles mucho más concretos.

En primer lugar, quiero decirle con todo respeto, pero al mismo tiempo con toda sinceridad, que me sorprende alguna de sus observaciones. Usted ha dicho textualmente —y si no ha sido textualmente, por lo menos esta ha sido la idea— que el Estado español no puede pretender tener una presión fiscal muy por debajo de la media de la Unión Europea y, al mismo tiempo, demandar unas infraestructuras públicas, unos servicios públicos a la altura de los países más avanzados de Europa. Con esa filosofía coincidimos totalmente. Pero, señor ministro, alguna responsabilidad tendrán ustedes en eso. El Bloque Nacionalista Galego y otras fuerzas desde hace mucho tiempo venimos demandando que exista un cambio en las políticas fiscales en el Estado español que

incrementen la recaudación pública, porque entendemos que las políticas públicas son imprescindibles, más aún en un contexto de crisis económica, y tienen que apostar, por tanto, por la vía recaudatoria y no exclusivamente por la vía de reducción de los gastos, en particular de las inversiones como elemento para la corrección del déficit, eso sí, repartiendo la carga fiscal de manera mucho más equitativa y más justa, y ustedes, de momento, no han hecho nada al respecto. Por tanto, quisiera hacer esta observación y acompañarla de un argumento que hemos expuesto en repetidas ocasiones pero que consideramos que sigue teniendo plena vigencia. Nosotros, por supuesto, estamos preocupados por la necesidad de asegurar la sostenibilidad de las finanzas públicas y, por tanto, por la necesidad de reducir el déficit en el medio plazo. Pero en un contexto de crisis económica aguda, como en el que todavía estamos, creemos que la primera prioridad de las políticas públicas tiene que seguir siendo reactivar la economía y generar empleo y no puede situarse en primer lugar el objetivo de la reducción drástica del déficit por encima de estas consideraciones. Porque, señor ministro, difícilmente se puede reactivar la economía si se reduce de una manera drástica la inversión pública, que tiene un efecto claro en la dinamización económica y en la generación de empleo, y difícilmente se puede reactivar la economía si se reduce el poder adquisitivo de amplios sectores sociales con rebajas salariales para los empleados públicos, congelación de pensiones o subidas del IVA, por poner un ejemplo. Difícilmente de esa manera se puede incentivar el consumo y, con ello, la recuperación de la demanda interna y la reactivación de la economía. Por tanto, observamos que en las políticas económicas del Gobierno la reactivación de la economía ha dejado de ser la principal prioridad. En ese sentido, le manifestamos nuestra preocupación por la reducción del presupuesto de su departamento, porque es el principal departamento inversor y, como hemos manifestado anteriormente, la inversión en obra pública, en infraestructuras, tiene un efecto a corto plazo evidente en la dinamización económica y en la generación de empleo. Este recorte, este parón, puede tener a esos efectos unas consecuencias total y, absolutamente contraproducentes. Pero es que, además, en el largo plazo, tiene un efecto fundamental a la hora de crear condiciones que permitan mejorar la competitividad e incidir a la hora de favorecer un entorno adecuado para el desarrollo de la economía productiva. Por tanto, discrepamos de las políticas que provocan esta reducción a efectos prácticos de la inversión.

También tengo que manifestarle, señor ministro, que nos preocupa mucho la insistencia en un determinado discurso, un discurso que además se enfatiza más en la medida en que se pretende compensar en parte esta reducción en la inversión recurriendo a la fórmula de la colaboración privada; me refiero la insistencia en que se priorizarán criterios de rentabilidad económica a la hora de acometer las infraestructuras, la insistencia en términos que usted ha citado reiteradamente en su inter-

vinción como coste-beneficio, como la necesidad de atender a la demanda. En ese sentido, señor ministro, yo quiero decirle claramente, y de hecho lo hemos expuesto en otras comparecencias suyas, que el BNG, como no podía ser de otra manera, aboga por un uso racional de los recursos públicos y consideramos que, en aras a ese uso racional de los recursos públicos, es necesario revisar algunas políticas. Por ejemplo, nos preguntamos en voz alta: ¿Tiene sentido apostar por construir vías de alta capacidad en aquellos itinerarios donde ya existen autopistas de peaje? ¿No sería más lógico concentrar los esfuerzos en negociar una rebaja o incluso un rescate a medio plazo de esos peajes? Nos preguntamos también si en su momento fue una apuesta lógica optar por un modelo de red aeroportuaria que significa que tengamos prácticamente tantos aeropuertos como provincias. Nos preguntamos, por ejemplo, si en su momento —voy a hacer un matiz— fue lógico apostar por la alta velocidad concebida única y exclusivamente para pasajeros en vez de hacerlo por un modelo de altas prestaciones ferroviarias que nos situase en velocidades altas, de 200 kilómetros por hora, donde esa red ferroviaria fuese compatible con el uso de ferrocarriles de cercanías o de mercancías. Usted ha señalado con el dedo al Partido Popular y yo no tengo ningún interés en actuar aquí como su abogado defensor, pero creo que la primera línea de alta velocidad que se construyó en el Estado español fue entre Madrid y Sevilla y precisamente quien hizo bandera de esa situación no fue el Partido Popular. Pero, independientemente de eso, una vez que se apostó por ese modelo, la conclusión de la red de la alta velocidad es fundamental que no se convierta en un factor más para crear brechas territoriales y por tanto acentuar los desequilibrios territoriales que existen en el Estado español. También comprendemos —incluso le puedo manifestar, señor ministro, que lo compartimos, para que vea que esa preocupación del BNG por un uso racional de los recursos públicos es real, es objetiva— que usted no considere entre las prioridades de su ministerio la construcción de la línea de alta velocidad del Cantábrico, por poner un ejemplo. Señor ministro, las infraestructuras cumplen también otra función: corregir los desequilibrios territoriales y asegurar la cuestión social. No solo hay que construir infraestructuras allí donde existe demanda, sino que también hay que tener en cuenta que la propia construcción de las infraestructuras influye en la generación de esa demanda, porque si esto no lo tuviésemos en cuenta y por lo tanto situásemos en un segundo plano, en un plano totalmente accesorio y marginal, la importancia que tienen las infraestructuras en la vertebración de un territorio, en la corrección de los desequilibrios, la consecuencia sería que se priorizarían única y exclusivamente las actuaciones en las áreas de gran densidad poblacional, en las áreas donde hay importantes tráfico que atender, con lo cual los desequilibrios territoriales se verían agudizados.

Hechas estas consideraciones de índole genérica, en mi intervención inicial tenía previsto interrogarle sobre

muchas actuaciones que se refieren a Galicia. Dado que su ministerio no ha tenido oportunidad aún de hacer una reprogramación, voy a reservar estas preguntas que pensaba formularle para la próxima comparecencia que usted ya ha anunciado —ha asumido ese compromiso—, aunque quisiera que me clarificase algunos aspectos. Usted ha dicho textualmente que esta situación aboca a retrasar un año la ejecución de todas las actuaciones previstas, no ha introducido ningún matiz. En cualquier caso, si hay algún matiz, le pido que me lo aclare en la respuesta, siendo la pregunta concreta que quiero formularle la siguiente. En relación con la línea de alta velocidad que va a conectar Galicia con la meseta, ¿el ministerio descarta el horizonte de conclusión del año 2015? Quiero hacer un recordatorio. Inicialmente, la fecha comprometida era 2008, después pasó a ser 2010, luego 2012, ahora es 2015 y creo que su intervención añade un horizonte de incertidumbre sobre la última fecha anunciada. Por tanto, le pediría que nos aclarase si esto afecta también al eje atlántico ferroviario entre Coruña y Vigo y le haría un recordatorio a este respecto. Las necesidades de la red ferroviaria gallega no se acotan en la conexión central a Galicia por AVE y en el eje atlántico entre Coruña y Vigo. Desde luego, el BNG no apuesta por un modelo de futuro de ferrocarril en Galicia donde tengamos líneas propias del siglo XXI y líneas propias de principios del siglo XX. Es necesaria la modernización del resto de la red ferroviaria gallega y por tanto nos gustaría saber en qué medida se puede ver afectada por este plan de reajuste.

Quiero interrogarle sobre una cuestión mucho más concreta, porque a este respecto su departamento ha hecho manifestaciones públicas que deben ser clarificadas. No solo es importante la apuesta por el ferrocarril en lo que respecta a la canalización del tráfico de viajeros, sino que, como usted ha dicho, es muy importante también su potenciación para el transporte de mercancías y la apuesta por la intermodalidad. En cambio, su ministerio ha establecido como prioridades en el marco del Plan Europeo de Transporte —enuncio en función de manifestaciones hechas por usted o por otros responsables de su departamento— el eje mediterráneo, la conexión Lisboa-Madrid-Europa y el corredor ferroviario que conectaría el eje mediterráneo con el cantábrico para dar servicio a los puertos de Valencia, Sahagún, Castellón, Bilbao, Pasaia y Santander. Y yo le pregunto, señor ministro: ¿Y Galicia? ¿Cuál es el futuro de Galicia en los ejes prioritarios del transporte de mercancías? Porque estamos hablando de algo que tiene una extraordinaria importancia en la mejora de las condiciones del entorno económico, en la dinamización de la actividad económica. ¿Piensan ustedes incluir a Galicia en los ejes prioritarios de mercancías? ¿Piensan ustedes acometer las conexiones ferroviarias con los puertos gallegos de interés general y las plataformas logísticas asociadas a los mismos? Me gustaría que nos aclarase este aspecto. Piense usted que en un contexto como el que va a resultar de la ampliación del canal de Panamá, la ampliación va

a permitir la navegación de mercantes mucho más grandes, que optarán por aquellos puertos que tengan mejores conexiones por tren. Por lo tanto, la afectación negativa para Galicia de la exclusión de estas redes sería enormemente grave, incluso tendría un impacto muy negativo en la autopista del mar que conectará con Saint Nazaire y Le Havre. También me gustaría que nos clarificase en este sentido cuál es el futuro de la actuación para la canalización del tráfico de mercancías en el eje ferroviario entre Monforte y Ponferrada. Usted sabe perfectamente que es la principal vía para la salida de mercancías para el norte de Galicia, que es la principal vía para la salida de mercancías para conectar Galicia con Europa, y además a este plan están vinculados importantes proyectos de índole logística en la provincia de Lugo. Y su ministerio también ha manifestado que considera que se debe priorizar la salida de mercancías en Galicia a través de la línea férrea Ourense-Zamora, que va a ser sustituida por la nueva línea de alta velocidad. Me gustaría que nos clarificase qué va a ocurrir, por tanto, con la proyectada potenciación del transporte de mercancías entre Monforte y Ponferrada.

No le voy a cansar con un interrogatorio, en el buen sentido de la palabra, exhaustivo sobre el futuro de las distintas actuaciones de su departamento que afectan a Galicia porque comprendo que hoy no está todavía en condiciones de ser claro y concreto al respecto. Se ha comprometido a una nueva comparecencia, pero me gustaría que los clarificase en su respuesta los aspectos que he desgranado lo mejor posible.

El señor **PRESIDENTE:** Me imagino que esta vez van a compartir tiempo el Grupo de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. En primer lugar, tiene la palabra el señor Herrera en nombre de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

El señor **HERRERA TORRES:** Señor ministro, creo que su principal pecado ha sido aceptar esa deserción de la izquierda que su presidente protagonizó el pasado miércoles. La aceptación de reducir el déficit solo por la vía del gasto sin entender que tienen que acometer políticas de ingresos más redistributivos y más equitativos significa no solo inequidad en las medidas, sino consecuencias económicas. La consecuencia es que, en un momento en el que necesitamos liderazgo de lo público, liderazgo de la inversión, la pérdida de inversiones por parte de su ministerio, y anuncio también que por parte del Ministerio de Medio Ambiente, supone precisamente la renuncia al liderazgo desde lo público. Ese es su principal error. Usted habla mucho de la crisis económica, pero no explica que han decidido saciar a los mercados con la carnaza que quieren los mercados y no con nuevas reglas y sobre todo no con nueva fiscalidad. Ese es el problema. Cuando los datos son los que son y se acredita que hoy en España las rentas de capital pesan más que las rentas de trabajo, que hay más ricos que los que había antes y ustedes dicen que no, que en realidad todos

somos clase media, cuando hay un error de percepción tan notable es normal incluso que se produzca lo que se ha producido.

Dicho esto y asumido ese grave error de centrarse solo en la reducción del gasto sin explorar la vía del ingreso, quiero entrar en materia y voy a hacerlo diciéndoles que hagan de la necesidad virtud. Hoy deberían hacer ustedes una reflexión seria sobre cuáles son las infraestructuras necesarias. En un país que, como decía Ginés de Rus en un artículo publicado recientemente, ha tenido inclinación a construir elefantes blancos, megaproyectos... **(El señor ministro de Fomento, Blanco López, señala a los bancos del Grupo Popular.)** Sí, sí, el Gobierno del Partido Popular, tiene razón, pero también sus gobiernos. Que hagan de la necesidad virtud introduciendo una reflexión que le decían hace un momento: las infraestructuras no deben duplicar las infraestructuras privadas existentes. En cualquier caso, se tiene que exigir a las infraestructuras privadas existentes cuando estas lo que suponen es una hipoteca clara respecto a una parte de los ciudadanos. Tiene que haber exigencia en este sentido, tiene que haber opciones a favor de las infraestructuras que mejoran la accesibilidad, la movilidad y el transporte de mercancías. ¿Cuál es el problema? Que ustedes hicieron una aceptación acrítica de un concepto de infraestructuras, si usted me lo permite, de la cultura del nuevo rico, presumiendo que éramos el país con más kilómetros de AVE, sin preguntarse por qué nos dejaban ser el país con más kilómetros de AVE, presumiendo de grandes aeropuertos y de tener más aeropuertos que nadie, sin entender que hoy AENA es claramente deficitaria quizás por eso. Lo que queremos pedirle es que abandonen el efectismo, el elefantismo y que hagan una política distinta. Germà Bel, que no es precisamente un economista que destaque por militar en las filas del ecologismo ni de Iniciativa-Verds, decía hace muy poco en un artículo: Una mala noticia es que gran parte del endeudamiento ha sido para financiar inversiones improductivas como las del mercado inmobiliario en lo privado y las de las extravagancias tipo AVE a tutiplén en lo público. ¿Cuál es el problema? Que usted nos anuncia lo que nos anuncia, pero al lado de eso nos anuncia también que se van a mantener los AVE tal y como se han planteado, que esa va a ser su política. Hace pocos días iba a Ávila y anunciaba la conexión entre Segovia y Ávila por AVE, cuando lo cierto es que sobre lo que deberían reflexionar hoy es por qué no hacemos un tren a 200 que cuesta un tercio de lo que cuesta un kilómetro de AVE, ya que su mantenimiento cuesta muchísimo menos. Sería lo razonable. Pero, no, ustedes insisten en lo de siempre, aun a sabiendas de que el mantenimiento de un kilómetro de AVE son 100.000 euros al año, 200.000 si es de túnel, y a sabiendas de que un kilómetro de AVE cuesta entre 12 y 30 millones de euros por kilómetro en construcción. ¿Cuál es nuestra respuesta? Mantenimiento de la cultura del AVE sin entender que hoy España debería hacer de la necesidad virtud y hacer una apuesta por el tren a 200 kilómetros. Apuesta que

ha hecho Alemania, porque se mueven por criterios económicos, también ambientales, pero económicos, y apuesta que España nunca quiso hacer porque la ministra Álvarez presumía de ello, y usted, lamentablemente, siguió sus consignas y las consignas previas del ministro Álvarez-Cascos.

¿Qué creemos nosotros que es lo que toca? Un cambio radical. ¿En qué se tiene que traducir la racionalización? Un ejemplo concreto. No puede ser que hoy anuncien que el AVE llegará al aeropuerto de Madrid. ¿Es eso prioritario cuando va a llegar Cercanías y cuando va a llegar el Metro? Seguramente es prioritario para el propietario de la tuneladora, pero no para un ministerio que dice defender a los más débiles. El problema es que su discurso hoy, aún está reñido con lo que están haciendo, con lo que están planteando y con lo que parece que van a priorizar. España es uno de los países con más kilómetros de AVE de toda Europa. Va a ser el país con más kilómetros de AVE del planeta. Eso en un país que tiene que hacer ajustes presupuestarios draconianos hacia pensionistas, hacia funcionarios y recortando la Ley de la Dependencia. No es razonable, señor ministro, no lo es. Tienen que hacer un cambio copernicano de su política de infraestructuras, dejando de ser una política de infraestructuras de nuevos ricos para ser una política de infraestructuras simple y llanamente razonable. Lo importante es poder desplazarte desde la cornisa cantábrica a Madrid en un tiempo inferior a las tres horas. No es lo relevante si te trasladas en media hora más o en media hora menos cuando además el coste añadido es el triple. Esto lo digo lo mismo para Cataluña y para cualquier otro sitio. Por eso entendemos que tienen que hacer —acabo ya, presidente—, un replanteamiento radical de sus políticas.

En el último minuto quería hacerle algunas preguntas, señor ministro. Quiero saber cuáles son las inversiones que van a priorizar en Cataluña. Se lo digo porque sabe de nuestra insistencia —no de ahora, sino desde el primer día que pisé este Congreso—, en torno a la necesidad de la inversión en la infraestructura ferroviaria convencional en Cataluña. Quiero saber qué van a hacer con el mandato aprobado el 26 de mayo de 2009 en una resolución que nuestro grupo pactó con ustedes en torno a las inversiones ferroviarias en Cataluña, en las cuatriplicaciones de vías de ancho ibérico de Castelldefels y la estación de Sants, entradas norte y sur en Barcelona, el Plan de cercanías y el tren de circunvalación entre Mataró y Vilanova i la Geltrú. Qué van a hacer en las inversiones en material móvil ferroviario y en inversión ferroviaria para garantizar la salida de mercancías del aeropuerto de Barcelona. Quiero saber qué van a hacer con la estación de la Segrera. Quiero saber cuáles van a ser sus compromisos reales. En definitiva, quiero saber cómo materializan ustedes ese cambio de filosofía que aprecio en el discurso, pero que en las noticias que vamos conociendo no se lleva a la práctica. Para acabar, señor presidente, ahora sí, Germà Bel decía que hay cuarenta y ocho aeropuertos públicos dependientes

de AENA, que las pérdidas de AENA son de 15.000 millones de euros. ¿Qué van a hacer para evitar eso? Lo que no es compatible es esa política de AVE para todas las provincias y, eso sí, el mantenimiento de todos los aeropuertos. Esa es la reflexión que queríamos que nos hiciese y que entrase en el detalle.

El señor **PRESIDENTE**: Para compartir el tiempo, en nombre del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana tiene la palabra el señor Ridao.

El señor **RIDAO I MARTÍN**: Señor ministro, gracias por la comparecencia, pero de entrada quiero decirle que, más allá de este discurso en parte triunfalista y complaciente sobre el pasado y también apocalíptico en relación al presente y al futuro, ya se lo ha dicho algún otro portavoz, no ha aclarado absolutamente nada. Estamos totalmente a oscuras. El hermetismo continúa, eso sí, con un poco de alharacas, un discurso revestido de buenos propósitos, de voluntarismo, pero continúa el hermetismo en esta Cámara y también por lo que se refiere a las comunidades autónomas. No sé si estoy equivocado, pero hoy estaba prevista inicialmente una reunión de la conferencia sectorial que ha sido pospuesta *sine die*, entre otras cosas para hablar del diseño sobre el futuro del transporte ferroviario de mercancías. Supongo que en este momento todavía están sumando, restando y encajando. No sé si vale la pena haber tenido hoy la comparecencia. En todo caso, me gustaría que en este segundo turno, ya que usted dice que se va a reprogramar lo no prioritario, fuera usted un poco más concreto porque en este momento no sabemos exactamente qué es lo prioritario.

En segundo lugar, señor ministro, esta mañana le he dicho que en nuestra opinión el recorte del gasto productivo no es lo más inteligente si se quiere actuar para reactivar la ocupación en el empleo y, sobre todo, el conjunto de la actividad económica. Los efectos del parón inversor van a ser letales. Tiempo al tiempo. Esta mañana le decía que estudios y estimaciones recientes dicen que hay una reversión de cada euro que invierte la Administración pública en infraestructuras, aproximadamente 0,6 euros, que se va a impuestos y a cotizaciones de la Tesorería de la Seguridad Social. Sin inversión, señor ministro, lo sabe usted mejor que nadie, no hay actividad económica, y las compañías, las empresas que ya tienen dificultad ahora para salir fuera, saben que tienen que ajustar sus plantillas a un escenario de una reducción drástica de la cartera de pedidos. Lo que va a hacer es ralentizar todavía más la situación económica. En este nuevo escenario pavoroso que ha descrito en esta sesión, marcado por una presión de la Unión Europea, del Fondo Monetario Internacional y de los mercados, vamos a ver si es posible garantizar la viabilidad del PEIT, cuyo impacto no estaba previsto inicialmente hasta 2014. Aunque no es nada desdeñable lo que ha explicado en relación al acuerdo suscrito recientemente con algunas entidades de créditos y con el propio ICO,

aunque es verdad que ha pasado de puntillas. Me gustaría que pudiera concretar alguna cosa.

En tercer lugar, esta mañana ha hecho usted las cuentas del Gran Capitán, es decir un poco de trampa contable y cosmética, hablando de las inversiones, concretamente en el caso de Cataluña. No es la primera vez, y además usted lo hace con aquella solemnidad y con aquella vehemencia que le caracterizan. Y ha dicho dos cosas, ha dicho que el Gobierno socialista había invertido y ejecutado en Cataluña 12.680 millones de euros en los últimos seis años, la cantidad más importante de la historia; y luego ha dicho que en 2009 fue por primera vez la comunidad autónoma donde hubo mayor obra licitada. Vamos a ver, no es la primera vez —lo ha hecho aquí y lo ha hecho en Cataluña— que usted invoca y alude a una cifra en términos absolutos. En términos relativos, señor ministro, y quiero en todo caso que usted me desmienta, su ministerio y el Gobierno socialista no han invertido en Cataluña lo que usted dice, Cataluña es la séptima comunidad autónoma en inversión per cápita y es la novena según el PIB, es decir en proporción a la aportación que hace a la riqueza del conjunto del Estado, con el 16,5 por ciento de la población, con el 20 por ciento del PIB aproximadamente y el 25 por ciento de las exportaciones, y a pesar del retraso crónico en infraestructuras del Estado y a pesar también del esfuerzo histórico anticipador que ha hecho Cataluña en materia de infraestructuras a lo largo de muchos años cuando el Estado del bienestar era un auténtico espejismo. Por tanto quiero que en todo caso me desmienta estos datos y no los mezcle, digamos, con datos en términos absolutos porque evidentemente es algo capcioso e inaceptable.

Más datos, señor ministro. Esta mañana aludía usted a la evolución de la licitación el año pasado. Bueno, yo he tenido que consultar los datos reales —porque evidentemente no se compadecen para nada con lo que usted ha dicho— y la reducción el año pasado en Cataluña fue del 40 por ciento en relación al ejercicio anterior. ¡Del 40 por ciento! Y la actividad asociada al FEIL no fue suficiente para compensarlo. Por tanto la reducción progresiva y paulatina del ritmo inversor le resta a usted credibilidad cuando va anunciando ese esfuerzo inversor que presuntamente su Gobierno hace en Cataluña. Y otro dato más que ahora ha quedado desdibujado después de lo que usted ha explicado hoy: el presupuesto para 2010. En el presupuesto para 2010, la inversión prevista en Cataluña se redujo un 5,4 por ciento, mientras que la inversión destinada a infraestructuras de transporte —estaba previsto que se mantuviera invariable— bajaba algo, casi un 2 por ciento. Es decir, señor ministro, en el caso de Cataluña, y usted lo sabe perfectamente, el sector público central concentra —y todavía lo hará en estos próximos años— casi toda la inversión en una sola infraestructura, por importante que sea, que es el AVE Madrid-Barcelona-frontera francesa: 1.000 millones de euros previstos entonces en el presupuesto —luego veremos en qué quedan—, es decir casi un tercio del total de la

inversión. Por tanto lo que usted invierte en Cataluña en este momento, casi, casi, no le diré que todo pero sí una parte muy importante, se lo come el AVE.

Finalmente, señor ministro, no cumple su Gobierno con la adicional tercera del Estatut. Quiero recordarle que del año pasado, en aplicación de la metodología de la adicional tercera del Estatut, ustedes nos deben —en ese caso al Gobierno de la Generalitat y al conjunto de catalanes— 1.190 millones de euros. Nos los debe como consecuencia de algunos retrasos indeseables. En todo caso me gustaría que arrojara un poco más de luz acerca de cómo piensa cumplir con esos compromisos adquiridos que son, por cierto, un mandato legal que emana del propio Estatut. Esta situación, señor ministro, contrasta con el hecho de que en Cataluña hay infraestructuras que son totalmente estratégicas, algunas, por cierto, ya adjudicadas y licitadas, lo ha mencionado mi compañero el señor Herrera. Me gustaría que usted al menos me dijera qué van a hacer con lo que está adjudicado y licitado. Dígame, señor ministro, si se va a finalizar el acceso ferroviario al aeropuerto de El Prat desde Sants, la estación de Sagrera, los distintos túneles de AVE que van hasta la frontera...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ridaó, tiene que ir finalizando, ha acabado su tiempo.

El señor **RIDAO I MARTIN**: Acabo, señor presidente.

Y otras infraestructuras que no están adjudicadas y licitadas pero que son estratégicas, como el desdoblamiento de la Nacional-II o el eje ferroviario mediterráneo, que más allá de que usted diga que va a formar parte de la red transeuropea del transporte en el presupuesto de 2010 era un Power Point, es decir un estudio informativo entre Tarragona y Castellón, y eso, señor ministro, francamente es muy preocupante.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, en nombre del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA**: Señor ministro, ¿sabe usted, y si no se lo digo, que el camino del infierno está empedrado de buenas intenciones? Pues yo le aseguro, señor ministro, que ese empedrado ha sido licitado por el Ministerio de Fomento, y ejecutado seguramente por algún amigo de algún ministro o de alguna ministra.

Venimos de buenas intenciones en buenas intenciones. Yo nunca he escuchado discursos malintencionados a ningún ministro ni a ninguna ministra, pero estamos en el infierno, en ese infierno que han licitado ustedes. No usted; usted, quien le precedió, quien le precedió y no sé hasta cuándo. Evidentemente todos los ministros de los que yo guardo memoria. Mire, la conclusión real de lo que usted ha dicho —porque bastante ha dicho—, de lo que ha sugerido, debiera ser que hay que cerrar el ministerio por unos días —o por algunos meses— y hay

que volver a comenzar. ¡Hay que volver a comenzar desde cero! Lo otro: buenas intenciones, ministro; que no se las niego. Pero volveremos al infierno o no saldremos de él, que será peor. Porque el Ministerio de Fomento, en este momento y después de lo que usted nos ha mostrado, tiene crédito cero para decir lo que va a hacer. ¡Tiene crédito cero! Nadie tiene por qué creerse nada de lo que diga el Ministerio de Fomento. ¿Sabe usted las cosas que ha dicho, ministro? Yo tengo serias dudas de si alguien no tiene que ir al fiscal debido a los comportamientos que ha habido. Y me estoy acordando, por ponerle un ejemplo reciente, del tema de los controladores aéreos. Se estuvieron cometiendo ilegalidades desde AENA, es decir desde el Ministerio de Fomento, y no pasa nada y seguimos declarando buenas intenciones a futuro: Ahora sí vamos a hacer las cosas.

Mi grupo es partidario de mirar a la realidad de frente y de tomar todas las medidas que haya que tomar por duras que sean. Solo vamos a exigir seriedad. Vamos a exigir rigor. Vamos a exigir los menos aspavientos posibles. Y vamos a exigir que nos aclaren a dónde y cómo vamos. Con dos decisiones básicas en este momento; dos decisiones básicas que a mi juicio y a juicio de mi grupo son irrenunciables. Hay que intentar salvar al máximo posible el Estado de bienestar. Sí. Por igual, hay que salvar al máximo también las inversiones productivas. Es que si no, nos hundimos, ministro, y todo lo demás es literatura. Y en ese capítulo de salvar al máximo las inversiones productivas, el Ministerio de Fomento tiene un papel importante. Yo he traído aquí el Plan Director de Infraestructuras de 1993 a 2007, el Plan Director de Infraestructuras, los Planes del PEIT, las sinopsis del Plan Estratégico de ADIF... ¡Cuentos! ¡Cuentos chinos, como usted acaba de decirnos! Se nos ha vendido una literatura año tras año diciendo que ahí había un plan claro de proyección y de control de la obra pública. ¡Mentira! Usted lo ha dicho con toda claridad: ¡mentira! Y esto no puede pasar sin más. Y sobre todo esto no puede volver a repetirse. El Ministerio de Fomento ha vivido en la comodidad del dinero fácil. Es evidente que ha vivido y ha vivido con unas ineficiencias, que usted mismo las ha dicho, de las que llaman a la puerta de un ministerio fiscal. Y no llaman de cualquier forma, por cierto. Porque este no es el momento de la racionalidad, ministro. No, no; este es el momento de la austeridad. El momento de la racionalidad era antes y ahora y siempre, y si no se ha sido racional —quizá no habría por qué ser tan austero como ahora— es porque alguien no ha querido ser racional. No porque ahora haya que serlo y entonces no hubiera que serlo. Había que haberlo sido siempre, de forma que no vayamos a creer que ahora aplicamos la racionalidad por un momento. Si no se ha aplicado, responsabilidades.

Señor ministro, hemos estado llenos de grandes pantallas. Es como la vieja dama de la canción: de alta cuna —de altas declaraciones— pero de baja cama. De mucha miseria. De mucha realidad; de esa que hoy en Pleno hemos empezado a desvelar. Bueno, no es la primera

vez, yo eso se lo agradezco. Hoy ha desvelado usted y recientemente con el tema de los controladores aéreos vimos también toda la miseria que está ahí.

Le voy a poner un ejemplo paradigmático a mi juicio, y esta mañana se lo he preguntado: el tema de la Y vasca. Usted nos ha dicho hoy que efectivamente hay que atarse los machos y que va a haber que demorar, suspender, anular. El año 1994, hace dieciséis años, en el Consejo Europeo de Essen se dijo, porque el Gobierno español lo quiso decir, que iba a haber dos proyectos estratégicos europeos en el tema de ferrocarriles de alta velocidad: Madrid-Barcelona-Perpiñán-Montpellier y Madrid-Vitoria-Dax. El año 1994, hace dieciséis años. ¿Cree usted de recibo que, dieciséis años después, podamos seguir diciendo: vamos a ver las cosas cuándo y cómo se hacen? Esto es la alta cuna y la baja cama. Es decir, decimos dos principios generales: la productividad y la cohesión social, y hacemos lo que nos parece en cada momento según el ministro de turno. Esto es imposible de asumir. De forma que vuelvo a preguntarle: ¿Es que de verdad, señor ministro, no cree usted que un eje prioritario europeo —porque esto de la productividad y de la cohesión social yo lo comparto— habrá que hacerlo en el marco europeo o ustedes aquí, una vez más, se olvidan de Europa? ¿Cuándo nos acordamos de Europa? ¿Cuando hay que hacer la reducción o los ajustes, porque nos lo dicen? Y quién tiene que venir ¿Alguien tiene que venir a obligarles a ustedes a hacer una obra que en el año 1994 dijeron que era prioritaria y que se dijo, porque está en el texto, que al año siguiente iba a empezar a construirse? Esto no puede ser. Esto no es relativismo, esto es cachondeo, señor ministro, puro y duro cachondeo, que es lo que ha prevalecido hasta ahora. De forma que le vuelvo a preguntar: ¿Es posible, señor ministro, que una obra declarada prioritaria en Europa en el año 1994 —y no le quiero contar toda la historia, si quiere se la cuento un día de estos, que igual se la contaré—, que ha tenido todos los pasos que ha tenido, ahora digamos —no se sabe si por cohesión social o productividad— que ya veremos cuándo lo hacemos? Esto significa que todo es posible, que ustedes están jibarizando sin perspectiva, que están ustedes bonsainizando, por decirlo de alguna forma, un ministerio y sus obras, como si todo fuera igual, un poquito para todos, para todos es parecido.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Beloki.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Es que hace un calor aquí que es imposible aguantar.

El señor **BELOKI GUERRA**: Tiene usted razón y no es por mí, señor ministro.

El señor **PRESIDENTE**: Lo han intentado, señor ministro, y no hay manera, la máquina del aire acondicionado dice que no da para más.

El señor **BELOKI GUERRA**: Mi grupo no va a estar de acuerdo con un poquito menos para todos; no va a estar de acuerdo. Porque ese es un principio que, a nuestro juicio, nada tiene que ver. Ese es también el camino del infierno, que proseguirá; más piedras en el camino para que sigamos en el infierno y en cualquier caso no salgamos de él. Habrá que tomar decisiones duras y eso lleva también a que se digan síes y noes con claridad, en virtud de un análisis que no puede ser un poquito para todos, que hasta donde le he escuchado va usted, de momento, por ahí, este es un ejemplo paradigmático, y no quiero citar otros motivos, señor ministro, porque usted, entre otros, a mi grupo y en el País Vasco, nos ha pasado por delante de la cara cómo nosotros estábamos al parecer ralentizando esas obras. De eso prefiero no entrar a hablar de momento, señor ministro.

¿Cuántas crisis más harán falta para que vayamos en serio con este tema —es la pregunta que nosotros nos hacemos— y de qué alcance y profundidad tendrán que ser las crisis para que de verdad busquemos un nuevo ministerio? Un ministerio que actúe, no con la tapadera de las grandes declaraciones y promesas, de las buenas intenciones, sino que sepa optar en el momento en que haya que optar y poner los medios que haya que poner. ¿Qué hacer, señor ministro? Le voy a dar alguna idea, que lamento mucho que usted no la haya tenido. Hace ya unos cuantos años —usted sabe que las diputaciones forales tienen competencia en el ámbito de las carreteras— en el año 2002, es decir, vamos para ocho años, en el momento en que terminada la concesión de la A-8 se pasó esta autopista a la Diputación Foral de Guipúzcoa y a la Diputación Foral de Vizcaya, tomamos —se lo digo porque estaba en ese momento en esa diputación— una decisión clave, la de crear una agencia guipuzcoana de infraestructuras que siguiera cobrando la A-8, a pesar de que, terminada la concesión, bien podía decirse que estaba pagada. Los guipuzcoanos, los vizcaínos y cuantos nos movemos por la A-8 seguimos pagando. ¿Sabe por qué seguimos pagando? Porque no hay derecho a que algunos circulen por carreteras sin pagar ni una peseta y otros circulen pagando todos los días y precios altos. De forma que el sistema de financiación del sistema del transporte es algo que ustedes tienen que analizar mucho más a fondo de lo que hoy nos ha dicho. Se puede hablar de los impuestos, pero también hay que hablar de cómo se va financiando el conjunto del sistema, dónde se cobra y dónde no, porque hasta ahora la arbitrariedad con la que ha actuado el Ministerio de Fomento ha hecho que en determinados sitios hubiera autopistas en las que había que pagar el peaje y al lado otras en las que, no se sabe por qué —equivalente en lo que a servicios se refiere—, no había que pagar nada. Esto no puede seguir siendo así. El sistema de financiación del conjunto del transporte es algo que otros ya vienen trabajando desde el año 2002. Si quiere le paso las conclusiones a las que acaban de llegar, por cierto, mi grupo y también el suyo, que por lo visto no le transmite las buenas ideas que tienen allí

o no les escucha. No podemos estar, como dicen aquí, con que la distribución actual de vías de pago y vías gratuitas es un factor que no se corresponde con la vocación de equilibrio territorial que caracteriza a Guipúzcoa. Ni al Estado, ni al Estado. ¿Dónde está la cohesión social aquí? ¿En virtud de qué principios está la cohesión social aquí? Efectivamente, hace falta que se establezca un sistema de financiación que permita liberar presupuestos, porque ahora sí nos hemos dado cuenta —y usted el primero— de que los presupuestos públicos no dan más que para muy poco. De forma que no se trata exactamente de que usted en este momento haga un sistema de financiación para seguir igual; no. Usted debe analizar a fondo el sistema de financiación del sistema del transporte en el Estado y buscar todos los mecanismos que existen por ahí.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Beloki, por favor, vaya concluyendo.

El señor **BELOKI GUERRA**: Voy terminando, señor presidente.

Ahí nos encontrará, pero en esto de, según pasaba por aquí he hecho grandes declaraciones y sigo igual, ahí no va a encontrar a mi grupo.

Termino, señor presidente. Señor ministro, no tengo nada que objetar a que usted vaya tomando medidas dentro de su ministerio, de seguro pocas; para el desastre que nos han traído, de seguro pocas. De verdad le digo que la conclusión después de lo que usted nos ha dicho de cualquier ciudadano es que, por favor, cierren el ministerio, no sé si lo fumiguen durante un rato y vuelvan a comenzar. Así de claro, y si no ponemos ejemplos, el último el de los controladores aéreos, y hay otros. Porque es que no ha habido ningún control del gasto, señor ministro, es que no lo ha habido, es que las desviaciones iban porque sí. Dicho todo lo cual, si ustedes de verdad quieren hacer un nuevo ministerio de fomento, tanto en su estructura de funcionamiento como sobre todo en el sistema de financiación para el conjunto del sistema del transporte, nos podrán encontrar en el camino, pero a medio camino, con más piedritas de estas que...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Beloki, tiene que ir concluyendo.

El señor **BELOKI GUERRA**:... que le llevan a uno al infierno, ahí váyanse solos.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, en nombre del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), don Pere Macias tiene la palabra.

El señor **MACIAS I ARAU**: Bienvenido, señor ministro.

Ya me permitirá el señor presidente de la Comisión —admirado y buen amigo— que haya lamentado durante

alguna parte de las intervenciones de hoy que no estuviera aquí otra persona moderando la Mesa.

Señor ministro, ya sabe a quién me refiero, al admirado periodista Jordi González que monta *shows* nocturnos de gran audiencia con intervenciones que suelen ir de la demagogia más... curiosa —dejemos el epíteto— a las broncas más monumentales. Por tanto, amigo presidente, el añorado y buen periodista Jordi González seguramente algún día nos tendrá que venir a ayudar.

Señor ministro, usted ha descrito en la primera parte de su intervención la situación actual con toda su crudeza y esto siempre es de agradecer: reprogramar, reconsiderar, posponer licitaciones, suspender actuaciones, anular contratos. De hecho, lo que está haciendo. Usted, en definitiva, señor ministro, anuncia que estamos en una nueva época; a mí me gusta llamarle un nuevo ciclo. Yo creo, francamente, que algunos portavoces no son conscientes de esto, de que estamos ante un nuevo ciclo que nos puede gustar menos —a mí me gusta muchísimo menos— pero es lo que hay. Y reclamar en toda España cientos de actuaciones en un ciclo que todos sabemos que no es el real a mí se me antoja propio de ciertos programas de televisión y no se me antoja próximo a la realidad. Usted analiza esto con toda crudeza. Yo le criticaría —aunque no voy a hacerlo porque creo que debemos intentar ser constructivos a pesar de la gravedad— que haya tardado tanto, que aún a veces intente ocultarlo, que a veces se le escape a usted algún gesto propio del anterior ciclo, pero estamos instalados en un nuevo ciclo y hay que intentar no engañar a los ciudadanos. No va a ser posible hacerlo todo, en Cataluña, en Cantabria o donde sea. Y podemos engañar diciendo que son unos meses, los primeros seis meses, doce meses, un año, dos años, que si gana otro partido se hará enseguida. Podemos intentar engañar pero estamos engañando y *Convergència i Unió* lo dice claro. A lo mejor porque lo decimos claro el señor Duran i Lleida es el político mejor valorado de España. Lo decimos claro. Así de claro, señor ministro. Por tanto, en este sentido la primera constatación es que estamos en otro ciclo y las medidas que se requieren son de nuevo ciclo, de nuevo cuño, duras y también estructurales —ya me referiré a ello.

Permítame, señor ministro, que le lea algunos documentos. Dice uno: Una gestión interna adecuada de las empresas ferroviarias requiere que estas actúen dando prioridad a los factores económicos sobre los tecnológicos, guiándose por un objetivo de minimización de pérdidas. Esto lo escribía un destacado socialista en el año 1984. O bien: La dimensión actual de Renfe, su dinámica de crecimiento y de recursos globales que absorbe el transporte por ferrocarril exigen la adopción urgente de medidas en el contexto del Plan de convergencia europea. La Comisión cree que las causas fundamentales no son sino el modelo de relaciones de empresas ferroviarias, Administración y sociedad, en el que juega un papel relevante la dialéctica permanente de reclamar más servicios de ningún sitio a ninguna parte. La Comi-

sión, cuya preocupación ha ido aumentando a medida que reflexionaba, llama la atención a todos los interesados para que aúnen sus esfuerzos a fin de resolver un problema que requiere rigor y exigencias. Firmado por un tal señor Vázquez, creo que miembro destacado en su día del Partido Socialista de Madrid, año 1994. Creo que todo esto, por desgracia, es muy actual y son ciclos. Estamos en un ciclo y por lo tanto debemos acometer las medidas necesarias para este ciclo.

¿Cuál es la opinión de *Convergència i Unió*? Primera cuestión que quiero mencionar, como usted comprenderá, señor ministro, señoras y señores diputados. A nosotros nos hubiera gustado conocer —ya sé que hoy no será posible por lo que nos ha contado el señor ministro— qué pasa con las inversiones en Cataluña. Anuncio ya que vamos a hacer una solicitud expresa de comparecencia para que nos informe sobre esta cuestión en el momento en que se hayan tomado todas estas decisiones que usted expresaba. Seguramente, como decía el presidente Pujol, hoy no toca. Pero en cualquier caso quiero dejar constancia de todas estas preocupaciones. Yo creo que hoy es más un día para intentar acometer este nuevo ciclo y hacer algunas reflexiones globales. ¿Qué nos parece a nosotros? Nos parece, señor ministro, que hay que priorizar todo aquello que sea el fomento de la productividad en nuestro país; todo aquello que genera más riqueza porque como todos queremos hacer políticas sociales, políticas de cohesión territorial, necesitamos que haya riqueza. Repartir miseria, además de que cuesta, no suele ser útil. Por tanto, la productividad para nosotros es el tema básico; pero la productividad no es algo que se puede simplemente enunciar y luego no hacer, sino que tiene una serie de elementos que nos parece que deberían debatirse y esta es la casa para hacerlo. Nuestro grupo ya presentó la iniciativa. Señor ministro, ¿está usted dispuesto a evaluar la rentabilidad, no ya le digo económica sino social? Nosotros estamos para evaluar rentabilidades sociales y los empresarios, económicas. Hay que hacer eso previamente a todas las inversiones de una cierta magnitud y a nuestro grupo le gustaría que usted estuviera de acuerdo. A mí me ha gustado, señor ministro, una expresión suya que dice que todos los ciudadanos están pagando aquello que no usan. Todos los ciudadanos que no usan una autopista con un Porsche para irse cada fin de semana la están pagando. Pues a mí no me gusta, señor ministro, qué quiere que le diga. A mí me gusta que lo pague el señor del Porsche, no que lo pague el señor que se queda en Vallecas todos los fines de semana del año. Esto hay que decirlo sin ambages y hay que cobrar al señor del Porsche y a la multinacional que deslocaliza en España, que nos manda camiones y encima pagándonos nosotros el coste de transporte por autopista mientras las paga en Francia y en Alemania. Esto hay que acometerlo, señor ministro; esto son reformas estructurales y sabe usted que contará para esto con la complicidad de nuestro grupo, con todo respeto y con todo cuidado porque era un sector —el sector de transporte por carretera— que estaba en situación

muy grave y al que todo esto no le puede perjudicar. Hay que perjudicar al del Porsche, no al señor del camión que tiene que pagar la letra. Pero hay que cobrarle al señor del Porsche en Guipúzcoa y en Murcia; hay que cobrarle. Y es así y esto debemos decirlo sin ambages y sabe usted que va a contar con nuestra complicidad para esto. Esto es lo que toca hacer en este nuevo ciclo, no pedir que nos acaben este mes la autopista de nuestra provincia, que todos tenemos que defender pero me parece que más allá de eso hay que defender este otro asunto.

Señor ministro, hay cosas que no podemos aplazar. Ya sé que es una anécdota pero permítame un momento. Sé que al bueno del señor Cachafeiro le anularon ayer la presentación del Plan de mercancías por ferrocarril. Lo entiendo, pero que no pasen quince días. Esto es urgente y este plan no es un plan en el que tengamos que invertir miles de millones de euros sino que hay que invertir miles y millones de quebraderos de cabeza para gestionar mejor. Esto es lo que hoy día tenemos que hacer en este nuevo ciclo y seguramente en lugar de hacer no sé qué habrá que decir a los ciudadanos que es más conveniente que el puerto de Valencia esté cuanto antes unido a la red de ferrocarril y que lo esté Algeciras con la red general y que lo esté el puerto de Barcelona. La conectividad del puerto de Barcelona —está sí— no puede esperar, o de cualquier puerto, no quiero citar más ejemplos porque creo que he sido bastante plural. Creo que este es el lenguaje que toca hoy. Hay pruebas del algodón en todo esto, en toda la potenciación de ejes importantes. Voy a citar uno —el señor Beloki ha citado otro—: la potenciación del corredor mediterráneo. No prometiendo que se hará todo y rápido, sino prometiendo que se van a hacer aquellas inversiones que a veces son pequeñas pero que aumentan rápidamente la capacidad y resuelven los problemas. Estas son las pruebas del algodón. Y hay pruebas del algodón muy pequeñas, señor ministro. Le voy a poner tres de Cataluña. Primera, tres empresas, con nombre. Seat necesita, como Ford o como General Motors, exportar a Europa por ferrocarril. Y a Seat le falta una vía de tres kilómetros para conectar con la red general del Estado. Le faltaba alguno más que la Generalitat construyó y hay un tren de la Generalitat que lleva los Seat al puerto. Esto ha sido posible con tres euros. Segunda, la primera empresa metalúrgica de todo el levante español, Celsa, hace siete años que intenta que conviertan un apartadero de 400 metros en 750 metros. Dos millones de euros de inversión. No tenemos aún resuelto el problema. Lo sabe el señor Morlán porque se lo pidieron a él. Esta es otra prueba del algodón. Tercera, Iberpotash, la segunda empresa del mundo en explotación de potasas —la primera está en Canadá— tiene una vía de 4.000 kilómetros por ferrocarril hasta el puerto más cercano. Iberpotash necesita una vía de 60 kilómetros —de los cuales están contruidos 50— y no los consigue y tiene que competir con unos que sí tienen una vía de 4.000 kilómetros. Estas son las pruebas del algodón de la competitividad española.

Yo quisiera acabar con dos mensajes. Uno, sí al PIE, y cuanto antes. Nosotros nos lo creemos y lo queremos creer además. Creemos que las cifras globales son positivas. Yo sé que hay dificultades, pero nosotros nos lo creemos y queremos que se haga cuanto antes. Sabe que en este tema va a contar con Convergència i Unió. Sin embargo, el plan de eficiencia entraría dentro de lo que hay que ir a contar al programa de Jordi González. Está lleno de trampas y de demagogias. Que usted me diga que con esta estructura tan grande del ministerio, que hay que desinsectar, según el señor Beloki, ha suprimido dos subdirecciones generales y dos divisiones casi parece un chiste de medianoche. Pero además hay cosas que son trampa. Usted es una persona muy inteligente, señor ministro. No hay necesidad de hacer estas trampas jugando al mus. Dice usted que va a suprimir 324 consejeros. Cuente usted que, gracias al pacto tan gentilmente ofrecido por el Partido Popular, 280 de estos 324 son representantes de los municipios y los sindicatos que va a echar de los consejos de los puertos. Por tanto, el gran esfuerzo no lo va a hacer el ministerio, que de hecho va a hacer un esfuerzo, sobre los 324, de 28 más 44 de los consejos, es decir, 72, y las autonomías, los ayuntamientos y los sindicatos van a hacer el resto. Un plan de austeridad pagando otro todos lo sabemos hacer. Por tanto, es un plan de eficiencia y austeridad flojo. Forma parte de las cosas que hay que hacer, pero bien. Sin embargo, hay que hacer este plan de inversión en infraestructuras.

Para acabar —no sé si tengo medio minuto—, señor ministro, a nuestro grupo le gustaría que todas estas reflexiones se hicieran viendo el inmediato futuro, que por desgracia no es agradable. Usted ha hablado de que hubo un primer ajuste de 5.000 millones de euros, después uno de 15.000 millones, pero se habló de que habría que hacer a medio plazo uno de 50.000 millones. Si los de 5.000 y 15.000 ya son tan dolorosos, el de 50.000 lo va a ser más. Creemos que para conseguir este ajuste sería muy importante actuar por la vía de aumentar la productividad, que generaría, eso sí, más ingresos de la hacienda, y hay que explorarlo todo: por ejemplo, vender concesionalmente —se entiende— ciertas infraestructuras, que reportarían en un momento en que lo necesitamos grandes ingresos y que países mucho más ricos que nosotros y mucho más avanzados lo han hecho. Funcionan bien las infraestructuras, las pagan sus usuarios y ayudan a que podamos mantener las políticas sociales. Todo esto es lo que hay que hacer. En cualquier caso, señor ministro, sabe que va a contar, primero, con nuestra opinión sincera y crítica cuando hace falta y, segundo, con nuestra colaboración positiva también cuando haga falta.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, para esta primera parte de intervenciones de los grupos parlamentarios tiene la palabra el señor Simancas, portavoz del Grupo Socialista.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Gracias, señor ministro, por su comparecencia ante la Comisión de

Fomento. Me corresponde expresar en nombre del Grupo Parlamentario Socialista nuestro respaldo firme al planteamiento hecho por el señor Blanco en nombre del Gobierno de España, y lo vamos a hacer por tres razones: primero, porque el Gobierno hace lo que tiene que hacer; segundo, porque lo hace con determinación, con transparencia, honestamente y sin tapujos; y en tercer lugar, porque lo hace cumpliendo exactamente con los requerimientos aprobados por unanimidad en este Parlamento. Al Gobierno le corresponde hoy cumplir con la responsabilidad de seguir dotando a nuestro país de las mejores infraestructuras y sistemas de transporte para contribuir eficientemente a la mejora de la competitividad y a la cohesión social y territorial, y al Gobierno le corresponde compatibilizar esta responsabilidad con el compromiso de contribuir, también en el ámbito de las infraestructuras, al equilibrio de las cuentas públicas y al cumplimiento de las medidas de ajuste anunciadas por el presidente del Gobierno, al dictado del Gobierno económico de Europa, al dictado del interés general de España y al dictado del mismísimo sentido común, porque la crisis internacional, señor Ayala, no es maquillaje, no es una invención ni una excusa del ministro de Fomento para recortar inversiones. Por desgracia, es una realidad a la que hemos de hacer frente con un esfuerzo de equilibrio en las cuentas de todos. Nosotros y el conjunto de Europa.

¿Y cómo va a hacer esto el Gobierno? Pues exactamente como le ha mandatado este Congreso de los Diputados, a través de una resolución plenaria votada por unanimidad y publicada el pasado 25 de febrero, a iniciativa, recordarán ustedes, de *Convergència i Unió*. Leo textualmente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a presentar en el plazo de tres meses un plan de impulso a las inversiones productivas y medidas de austeridad en el gasto basado en la priorización de aquellos gastos e inversiones con una mayor rentabilidad social y económica, frente a aquellas que aporten una menor competitividad global. Se insta al Gobierno a determinar los proyectos de inversión que va a paralizar o a replantear a causa de su menor aportación a la competitividad global de la economía. Esto lo votamos todos, señor Ayala, usted, yo y el resto de las señorías que están en esta Comisión. Es decir, un plan de actualización del PEIT como el presentado hoy por el ministro de Fomento, que replanteará todas las inversiones del Estado, priorizando únicamente aquellas que sean estrictamente necesarias por su aportación a la competitividad y a la cohesión. Leo más de esta moción. Punto A. Se insta al Gobierno a la reducción del gasto corriente, a los gastos asociados a trámites administrativos y a la existencia de organismos dependientes del ministerio, incluida la eliminación de algún organismo. Es decir, exactamente lo que acaba de anunciar el ministro de Fomento en relación con el plan de austeridad que ya está en marcha, que ya ha supuesto una reducción del gasto corriente no productivo de un 25 por ciento, que lo reducirá en un 15 por ciento más antes de 2013, y que

eliminará cerca de 400 puestos directivos y de consejos de administración, como acaba de mencionar el señor Macias, si bien no nos ha aclarado si lo apoya o no, pero lo acaba de mencionar. Por tanto, 1.200 millones de euros de ahorro en austeridad. Sigo leyendo, porque la moción es el mandato que los representantes de los ciudadanos españoles establecen para con la actuación del Gobierno. Dice este mandato: El Gobierno debe parametrizar el coste de las inversiones, analizar criterios para ganar eficiencia y fijar los costes máximos indicativos para cada tipo de actuación con el objetivo de reducir el coste de la obra pública. Es decir, el plan de eficiencia que acaba de exponer el ministro de Fomento en esta comparecencia, que va a reducir costes, mejorando los procedimientos de planificación, de contratación y de ejecución de obra pública con un ahorro de más de un 20 por ciento en la construcción de infraestructuras. Y modificados han existido siempre, señor Ayala, por desgracia, y ahora en cuando se están corrigiendo. Por último, y sigo leyendo, decimos todos los diputados de esta Cámara por unanimidad: Se insta al Gobierno a incluir en el Plan extraordinario de infraestructuras público-privadas aquellas inversiones que permitan incrementar notablemente los niveles de competitividad de la economía y su rentabilidad social, priorizando las infraestructuras destinadas al transporte ferroviario. Es decir, el plan de colaboración público-privado que acaba de presentar el ministro de Fomento, que ha tenido la virtualidad de atraer nuevos recursos privados para el sostenimiento del ritmo de ejecución de la obra pública, venciendo las reticencias del sistema financiero, mediante la fórmula de transformar el riesgo de demanda, la tradicional contabilidad del tráfico, por el riesgo de disponibilidad y de calidad. Los riesgos en la percepción y en la decisión de la banca ya están superados, señor Ayala. El ministro de Fomento firmó hace unos días los convenios de colaboración con el BEI y con el ICO. Esto no es una expectativa, esta es una realidad ya conveniada, firmada, suscrita y comprometida por el Gobierno de España.

Señorías, el Gobierno hace lo que tiene que hacer, lo que está haciendo toda Europa, y el Gobierno lo hace conforme le ha mandatado por unanimidad este Parlamento. Prefiero atribuir al olvido, a la poca memoria la falta de reconocimiento de este hecho, la falta de reconocimiento de este cumplimiento por parte del Gobierno, porque de lo contrario estaríamos ante un caso claro de oportunismo político, y espero que a estas alturas se hayan dado cuenta SS.SS. de que este no es tiempo para juegos retóricos, para oportunismos fáciles o para electoralismo barato. El tiempo presente es tiempo de responsabilidades, de altura de miras, es tiempo de menos electoralismo y de hacer más país. La moción de que les hablo y el discurso valiente del ministro ponen encima de la mesa una reflexión que tarde o temprano habrían de asumir la sociedad española y sus instituciones. Durante muchos años hemos hecho un esfuerzo mayúsculo, extraordinario, para situar nuestras infraes-

estructuras a la altura de las mejores aspiraciones de desarrollo y de progreso de nuestra sociedad. El montante anual de obra pública pendiente de ejecución no ha bajado en los últimos años de 30.000 millones de euros, mucho más de lo que invertía, es verdad, el Gobierno de España en tiempos del Partido Popular; no obstante, una cantidad muy por encima, tenemos que decirlo hoy, de la que gastan anualmente, en proporción, nuestros vecinos más ricos. Como ha dicho el ministro hace unos minutos, hemos de sentirnos no solo satisfechos sino también orgullosos de este esfuerzo porque nos ha proporcionado unas ventajas competitivas, una cohesión territorial y una calidad de vida muy considerables. Este año tendremos la mejor red de alta velocidad ferroviaria del mundo, la primera red de autovías de Europa, y nadie ha modernizado sus puertos y sus aeropuertos como nosotros. Somos los primeros de Europa a la hora de gastar en obra pública, y eso está muy bien, pero no somos la primera potencia económica de Europa, ni la segunda, ni la tercera. Tenemos que ser conscientes de nuestros propios límites, digámoslo claro. El ritmo inversor que hemos mantenido en la etapa de las vacas gordas no se puede mantener en esta etapa de crisis y de ajuste necesario, es un ritmo insostenible. Seguramente no hubiéramos podido sostenerlo incluso sin crisis, porque los fondos estructurales europeos se acaban en 2013, porque las obras que se inauguran exigen también un gasto creciente en su mantenimiento y porque la sociedad, señorías, demanda, es lógico, otros destinos también para el gasto público. ¿Cuál es la conclusión lógica? Tenemos que redimensionar nuestro esfuerzo inversor en materia de infraestructuras y servicios de transporte, ha llegado el momento de planificar, de priorizar, de seleccionar con mucho rigor las infraestructuras que merece la pena acometer con criterios muy estrictos de competitividad y de rentabilidad social, y relegar o aplazar las obras que se hayan demandado o que se hayan planificado conforme a criterios menos justificables. El pasado domingo, un consejero reivindicaba una obra porque, y leo textualmente: Aunque no sea rentable económicamente, se trata de un revulsivo moral para mi tierra, decía el consejero. Importa poco su color político, esto va para todos, los revulsivos morales, me temo, señorías, habrá que buscarlos en otro sitio, en el presupuesto de Fomento, no. En otras palabras, el plan anunciado por el ministro nos llevará a invertir en obra pública a ritmo de interés general y no a ritmo de interés político o electoral, ni del Gobierno de España ni de nadie. Nunca sobró un euro en el presupuesto público; ahora menos que nunca, pero es preciso asegurarnos de que cada euro se gasta en lo que se tiene que gastar. No se trata de renunciar a nada, se trata de afinar más en los análisis y en las decisiones para alcanzar con eficiencia las metas que más nos importan colectivamente.

A los grupos parlamentarios de oposición solo voy a decirles dos cosas: cuando el Gobierno les llama a un esfuerzo común, solidario, en interés del país, porque el momento así lo requiere, por favor, párense un instante

a pensar en su propia responsabilidad, un instante solo antes de caer en la tentación de olvidarse del país y de pensar en los votos, descalificando al Gobierno, porque ni todas las descalificaciones del mundo van a ayudarnos a equilibrar las cuentas públicas, a reactivar la economía y a generar empleo. Créanme, los propios electores se lo reconocerán. Y una segunda petición. En todo caso, por favor, coherencia, un mínimo de coherencia al menos por respeto a los que estamos aquí y a quienes nos escuchan. Señor Ayala, ¿con qué PP nos quedamos, con el PP que suscribe la paralización de las inversiones no prioritarias en la moción de hace dos meses y medio, o con el PP que hoy se rasga las vestiduras porque hay que replantear las inversiones y el replanteamiento de las inversiones lo equipara al fracaso? ¿Nos quedamos con el PP que en aquel debate plenario, por boca de la señora Santa Ana, decía —cito textualmente—: Acogemos con satisfacción el recorte de 5.000 millones de euros para 2010, 1.760 de los cuales van a corresponder a Fomento, y es urgente y necesario que el Gobierno adopte medidas de austeridad presupuestaria? ¿Nos quedamos con esas palabras, o hemos de atender al PP de hoy, que niega el recorte, condena la austeridad y habla de colapso? ¿Qué ha ocurrido en estos dos meses y medio? ¿Entonces les parecía rentable aparentar una oposición juiciosa y ahora han visto el cuello al descubierto del ministro y han dicho: lo rentable es avalanzarnos sobre el Gobierno? En fin, señorías, ¿cuál es el auténtico Partido Popular, el que reclama aquí más inversión productiva o el que gobierna la Comunidad de Madrid y rebaja su presupuesto de inversión en infraestructuras en un 36 por ciento? Porque aquí todos tenemos tablas, señor Ayala. Yo tengo la mía de la Comunidad de Madrid, que dice que en el año 2010 las inversiones reales en infraestructuras han pasado de 361 millones de euros a 230 millones, una rebaja de un 36 por ciento. En carreteras hemos pasado en 2009 de 224 millones a 110 millones en 2010, más de un 50 por ciento de rebaja. Y si quiere hablar de eficiencia, podemos hacerlo en términos de ejecución presupuestaria, porque en el año 2008 ejecutaron ustedes en la Comunidad de Madrid en torno al 46 por ciento de lo presupuestado, por ejemplo, en carreteras. ¿Quién empobrece España, señor Ayala? ¿Qué tipo de patriotismo es este? Si la obra pública en España está en coma profundo, ¿en la Comunidad de Madrid cómo está, cadáver? (**Rumores.**) Señoría, un poquito de coherencia. Solo una cita más. Tengo aquí el documento que recoge el listado de la actividad pendiente de la Comisión de Fomento actualizado al día de hoy. Tienen ustedes, señor Ayala, pendiente de debate 120 proposiciones no de ley, 120. Cada miércoles por la mañana imparten ustedes lecciones en el plenario sobre la austeridad, la reducción del gasto público y el control del déficit, y cada miércoles por la tarde acuden ustedes a la Comisión de Fomento a exigir un aumento del gasto público que desequilibra necesariamente el déficit. (**Rumores.—Aplausos.**) ¿Saben ustedes cuántas de estas 120 proposiciones no de ley hablan de reducir el

gasto público y de controlar el déficit? Cero. ¿Y saben cuántas de estas 120 PNL reclaman aumentar el gasto público y el déficit? Todas. **(El señor Ayala Sánchez: ¡Y la suya!)** Me he molestado en cuantificarlo: más de 7.000 millones de euros de gasto extra solo en esta Comisión. **(Una señora diputada: ¡Qué barbaridad!)** Señor Ayala, donde hay una carretera piden una autovía, donde hay una autovía piden más carriles, donde hay apeadero piden estación, donde hay estación piden una estación más grande, bajo tierra, con tarifas más baratas, puerto y aeropuerto. A veces me recuerdan ustedes a mi hija pequeña, que está en la etapa del *oto más*, otro cuento más, otra canción más. En fin, señorías, ¿con qué PP nos tenemos que quedar, con el martillo de herejes despilfarradores de la mañana o con el *oto más* de por la tarde en la Comisión de Fomento? Insisto, responsabilidad, altura de miras y coherencia es lo mínimo que tenemos que pedirle.

Termino ya, señorías. Hoy nos plantea el Ministerio de Fomento a través de su titular un plan. Es el plan que toca aplicar, es lo que pedimos además que hiciera desde este Parlamento. La actualización del PEIT no implica renunciar a nada, señorías. Se trata de asegurarnos de que los recursos de todos, necesariamente limitados, se inviertan con eficiencia allí donde más nos importa a todos, donde más nos aporta a todos. La intermodalidad también. Señor Herrera, no critique usted la intermodalidad, aunque sea en Madrid; el AVE al aeropuerto es intermodalidad. **(El señor Herrera Torres: Muy necesarias.)** Esa es una de las claves precisamente de eficiencia y de mejora de la productividad en la realización de infraestructuras y sistemas de transporte. El plan de eficiencia no es un plan de recortes sino una iniciativa inteligente para hacer más con menos, reduciendo costes superfluos, mejorando procedimientos y obteniendo mejores resultados en términos de calidad y de seguridad. El plan de austeridad no es un ejercicio retórico más o un cuento, señor Beloki, sino una vía eficaz para obtener nuevos recursos con los que invertir mejor, que ya ha obtenido resultados; ha hablado el ministro de más de un 25 por ciento de reducción del gasto corriente que ya se ha contabilizado, porque ya se ha realizado. El plan de colaboración público-privada no equivale a un riesgo mayor de privatización o a un artificio, sino que se trata de una buena estrategia para pagar entre hoy y mañana lo que vamos a disfrutar también entre hoy y mañana. Señorías, la crisis no puede parar nuestras infraestructuras.

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

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Ya termino, señor presidente.

Ahora bien, la crisis debe afinar nuestra inteligencia para que cada euro se invierta eficientemente allí donde más provecho ayude a obtener. Este es el propósito del plan presentado por el ministro de Fomento y ese es el

motivo por el que el Grupo Parlamentario Socialista lo respalda de buen grado. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Si les parece, a continuación haremos un breve receso de dos minutos. **(Pausa.)**

A continuación tiene la palabra el señor ministro de Fomento para dar contestación a los temas planteados.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Señorías, ciertamente podía tener dos actitudes ante la comparecencia de hoy: afrontar la realidad, hablar con claridad o rehuir los problemas. He tratado de afrontar la realidad, de decir la verdad, de no engañar a nadie, de no andarme con medias tintas y de no generar expectativas que no se puedan cumplir. Lamento decirles a SS.SS. que por algunas intervenciones me da la impresión de que no entienden nada. Yo, señorías, seré ministro el tiempo que sea ministro, pero en todo caso la senda que se está marcando es irreversible. Da igual quién venga después. No nos generemos expectativas. No nos engañemos a nosotros, no confundamos a la gente. Hay que decirle a la gente la verdad. Y si por decirle a la gente la verdad tengo que asumir un coste político, estoy dispuesto. Pero en torno a la obra pública, señorías, mientras yo sea ministro, se acabó la demagogia. **(Aplausos.- Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señores del Partido Popular, les ruego silencio.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Yo he escuchado atentamente a todo el mundo, he tomado nota de lo que han dicho, les pido respeto para lo que estoy diciendo. Lo dije al final de mi intervención, no les he pedido que asuman el coste político de las decisiones que se tengan que adoptar. Lo único que les pedía es responsabilidad. Estoy dispuesto a asumir todas las decisiones políticas que tenga que asumir. Para eso soy ministro. Las voy a asumir y las voy a explicar. Voy a asumir las decisiones que tenga que tomar y explicaré otras decisiones que se adoptaron y que probablemente no se tendrían que haber adoptado. Cuando hablo de pasado hablo del pasado de todos. No excluyo a nadie, señor Beloki. Es verdad que hemos hecho una planificación de la obra pública por encima de la realidad de nuestro país. Pero no fue en el ámbito general. ¿Quieren que repasemos lo que ha pasado con los presupuestos de todas las comunidades autónomas de rebaja de la inversión en este año? ¿Por qué comunidad autónoma empezamos? ¿Por qué dicen una cosa aquí y aplauden lo contrario en la comunidad autónoma donde tienen responsabilidades de gobierno? Eso es hipocresía. ¿Por qué rescinden contratos de autovías, por ejemplo, en Galicia y no se ha sabido nada más de ellas? Por cierto llevamos el mismo tiempo. Yo llevo un año al frente del ministerio y ahora exigen a los demás lo que no hacen ustedes. ¿Por qué vienen aquí haciendo una cosa por la mañana y luego por la tarde exigiéndole

al ministro? ¿Por qué me exigen que cumpla con algunos plazos y luego me hacen informes negativos de impacto medioambiental? **(La señora Arnaiz García: ¡Eso es!) ¿Por qué son así, señorías? (Un señor diputado: ¡Por favor!—Rumores.—Risas.—Aplausos.)**

Señorías, tienen dos opciones: pueden instalarse en el victimismo, ignorando el reto que tenemos que asumir como país y que tiene que asumir toda la Unión Europea, o ser conscientes de su responsabilidad, de que todos somos Estado y de que tenemos que cooperar para adaptar la política de infraestructuras a la realidad que estamos viviendo y que todo el mundo tiene que conocer. Por eso, señorías, hago de nuevo un llamamiento a la responsabilidad y agradezco singularmente dos intervenciones, la del señor Beloki y la del señor Macias. Le dije un día, señor Macias, con motivo de una interpelación —que tuvo por cierto como consecuencia una moción suscrita por todos los grupos, que hablaba de paralizar infraestructuras y que la han votado—, que compartía plenamente su filosofía y que —ya en tono irónico— no me importaba; estaría seguro y plenamente tranquilo, si fuera ministro de Fomento, porque compartía la filosofía que describía, y hoy lo ha vuelto a hacer. Por tanto, se lo agradezco. Claro que tendremos que tomar decisiones, muchas decisiones, y claro que comparte la reflexión. Pero ¿qué país se puede permitir —también lo decía el señor Jorquera muy atinadamente— tener una autopista, que algunos que la concibieron como autopista luego presentaron iniciativas para levantar el peaje, y paralelamente promover una autovía? ¿Qué país se lo puede permitir? Ninguno, señorías. **(El señor Ayala Sánchez pronuncia palabras que no se perciben.)** No, ninguno, señorías. No quiero entrar en la casuística y en el ejemplo. Si ustedes quieren también entro y puedo decir qué planificación de autopistas hubo, qué planificación de autovías hubo, quién puso peajes y luego planteaba que se tenían que levantar, etcétera. Podemos hablar de todo, incluso de quiénes prorrogaron peajes durante treinta o cuarenta años y ahora me piden que levante los peajes que ellos prorrogaron. **(Una señora diputada: ¡Muy bien!)** Esto sencillamente no es sostenible; ya no iba a decir que no es serio por parte de quien lo plantea, sencillamente no es sostenible. **(Rumores.)**

Señorías, quiero enmarcar mi réplica en el contexto en que estamos. Hay una situación excepcional en la Unión Europea. Efectivamente, hubo un grupo político que tuvo la responsabilidad de gobernar en el año 1996 e hizo un planteamiento de austeridad severo para poder entrar en la moneda única, en el euro. Por cierto, cuando se habla de la austeridad le diré que la congelación salarial de aquel momento era inferior, y las consecuencias eran superiores, sobre los funcionarios que la actual rebaja del salario **(Rumores.)**, porque entonces las hipotecas que pagaban las familias, a las que congelaban el sueldo, estaban al 9 por ciento y la inflación al 4 por ciento; esa es la verdad. **(Rumores.)** Hicieron un planteamiento de austeridad de las cuentas públicas para entrar en el euro. Señorías, ahora para salvar el euro hay

que hacer el mismo ejercicio de austeridad. Por tanto, no entiendo cómo planteamientos idénticos, objetivos similares puedan tener comportamientos tan diferentes. Primera consideración. Si quiere ignorar la realidad y pintarla con un trazo grueso, este ministro no está dispuesto a hacerlo, señorías. No sería realista. Por eso, he hablado con claridad diciendo las cosas como yo creo que son; como son hoy, efectivamente, que no eran igual que hace quince días. Ni en España, ni en Portugal, ni en Alemania, ni en Italia, ni en Francia, señorías. **(La señora Solana Barras pronuncia palabras que no se perciben.—Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, no interrumpen. El ministro ha sido respetuoso con todas las intervenciones, por tanto les pido que no interrumpen más la intervención del ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): No sería realista que yo, por el hecho de estar en el Gobierno, pretendiera ignorar las dificultades y los problemas que tenemos para poder superar la crisis, pero tampoco sirve de nada, pensando en España, empeñarse en ignorar, como algunos trataron, todos los avances, todas las oportunidades y en que solo se vea un color, que es el negro. Pueden decir lo que quieran, pero es un dato objetivo —y eso no es estar en la *Champions*— que España tiene más kilómetros de autovía que ningún país europeo; ese es un dato objetivo. No es una ambición, es un dato objetivo. Y es un dato objetivo que España, cuando este año entre la alta velocidad a Valencia, tendrá más kilómetros de alta velocidad que ningún país europeo; es también un dato objetivo. Esto no es estar no sé dónde o aspirar a ganar. Ganar al Sevilla es a lo que aspira hoy el Atlético de Madrid —me tenía que permitir esto porque soy del Atlético de Madrid, como saben—. **(Rumores.)** Señorías, pueden decirlo como quieran, pero la inversión media del Gobierno del Partido Popular fue de 5.000 millones al año y la inversión media ejecutada de estos seis años fue de 16.900. Por tanto, pueden pintarlo como quieran, pero ese es el dato objetivo. Podríamos discutir —ahí entraría en otro debate— si hemos optimizado, planificado y priorizado adecuadamente la inversión, como ha planteado algún miembro de algún grupo. Ese debate se puede hacer, porque es discutible; pero el debate de lo que ha invertido un gobierno en presupuesto ejecutado y lo que ha invertido otro en presupuesto ejecutado es el que es. Por cierto, preguntó S.S. el dato de la inversión ejecutada en comunidades autónomas. Le diré, por ejemplo, que en la Comunidad Autónoma de Galicia la inversión ejecutada por el Gobierno del Partido Popular fue de 2.178 millones de euros, la inversión ejecutada por el Gobierno socialista fue de 5.600 millones de euros y la inversión ejecutada desde que yo soy ministro, es decir la del año pasado, está cercana a los 1.500 millones de euros, que es la mayor inversión ejecutada; es decir, en casi un año ejecuté más inversión

en Galicia que ustedes en ocho años. Ese es el dato. **(Rumores.)** Si quieren, les doy todos los datos. Se los puedo dar, señor Díez, pueblo a pueblo, provincia a provincia. Si quieren, se los doy para que no tengan esa sonrisa hipócrita **(La señora Solana Barras: ¡Por favor, por favor!—Rumores.)** que les sale a veces cuando no quieren reconocer la verdad. **(Aplausos.)**

Señoría, se habló además de los modificados y de esas cosas; pusieron un ejemplo, pero más les valía no decir nada. Hablaron del eje atlántico como modelo de contratación. Dice: ¿Había modelos de contratación? Es verdad, ustedes contrataron el eje atlántico —luego, efectivamente, salieron del Gobierno—, solo contrataron proyecto y obra. **(El señor Ayala Sánchez pronuncia palabras que no se perciben.)** Sí, pero tiene relación con los modificados. Yo sé lo que voy a decir, señoría. Hablaron de los modificados, de que cuando ustedes gobernaban eran el paradigma, el ejemplo. Sobre el eje atlántico, sobre ese proyecto mal planteado, hubo que hacer modificados del 45 por ciento del proyecto licitado. Costó un 45 por ciento más de lo que ustedes han licitado; ese es el ejemplo. Otro ejemplo es la terminal de Barajas. ¿Les digo en cuánto proyectaron y, por lo tanto, licitaron la terminal de Barajas? ¿Quiere que se lo diga? Pues se lo voy a decir. El presupuesto inicial era de 3.300 millones de euros y la inversión final de la obra fue de 4.700 millones de euros, es decir un 40 por ciento más. Por lo tanto, cuando yo planteo como objetivo limitar los modificados al 10 por ciento y en su caso, si hubiera que hacerlos, rescindir el contrato y hacer una licitación nueva, estoy hablando de esto. Podría ponerle ejemplos que han llegado incluso hasta el 92 por ciento. En el caso del AVE Madrid-Lleida el tramo de Calatayud a Ricla, su tramo 1A, tuvo un modificado más un complementario del 92,5 por ciento; repito, un 92,5 por ciento, con advertencia, por cierto, de la Unión Europea de que hemos incurrido en problemas de competencia en relación con esta obra.

Señorías, no quiero hablar del pasado. Podemos hablar de la austeridad del ministerio si quieren, señor Ayala, y de cómo se gastaba el gasto corriente en el ministerio y cómo se gasta ahora. Podemos hacerlo, no tengo inconveniente, pero no quiero hacerlo, señoría. Lo que quiero sencillamente es afrontar este tiempo, afrontar los problemas, tratar de explicarlos y de decir la verdad a los ciudadanos. La coherencia, señorías, no consiste en gobernar a piñón fijo sino en ser capaces de reconocer la situación, encontrar la respuesta adecuada y crear los instrumentos para ponerla en práctica. Algunas de SS.SS. lo han descrito en sus intervenciones, algunos poniendo más énfasis —entiendo que aquí, en las comparecencias, todo el mundo tiene que poner énfasis en sus intervenciones en aquello que le interesa—, reconociendo la situación, incluso criticando lo que se ha hecho, pero haciendo un esfuerzo por tratar de buscar una respuesta más adecuada, tanto desde el punto de vista de los objetivos, es decir de la planificación, como de las formas que se tienen que poner en marcha para cumplir con esos

objetivos. Es verdad que han pasado muy a la ligera por el plan de austeridad todos los grupos. Pero, señor Macias, tengo un matiz. Reducir el gasto corriente en el ministerio en un 40 por ciento en tres años, que supone 1.200 millones de euros, no es una pequeña cosa; no es una pequeña cosa, señorías. Puedo entender que todavía tengamos que hacer un esfuerzo mayor de austeridad; esa crítica la podría comprender, pero, créanme, es un tema importante. Un plan de eficiencia que nos permitirá reducir el coste de la obra pública un 20 por ciento es también un planteamiento importante. Por cierto, aquí también voy a dar el coste de la obra pública y a explicar la evolución por kilómetro que se puso de manifiesto.

Señor Ayala, durante el Gobierno del PP se produjo un incremento del 22 por ciento. En el año 1996 el kilómetro de autovía interurbana era de 3,68 millones de euros/kilómetro y en el año 2004 entre 4,5 y 5 millones de euros el kilómetro. Este es un dato objetivo; no digo ni que sea bueno ni que sea malo. Lo digo simplemente para que no tiremos de hemeroteca o de archivo, porque la hemeroteca y el archivo es este. Estos son los datos oficiales. **(El señor Ayala Sánchez: Y este.)** Hubo un incremento que luego continuó, señor Ayala, pero yo lo reconozco. Estoy diciendo lo que ha ocurrido durante esa etapa y reconozco que durante la siguiente se ha seguido incrementando.

Señorías, no quiero escapar ni rehuir las responsabilidades que también tuvimos nosotros en la acción de Gobierno —no quiero rehuirlas—; quiero decir la verdad, por eso le digo que ha seguido incrementándose, pero no se puede negar lo que ocurrió en lo que quieren poner como ejemplo de buen gobierno. No; ocurrió que tuvo una tendencia gradual de un incremento constante. Señoría, yo me he propuesto reducir el coste de la obra pública en un 20 por ciento y este año ya he conseguido reducirlo en un 17 por ciento, por tanto ya hemos invertido la tendencia. Después me ha planteado un plan extraordinario de colaboración público-privada. Señor Ayala, he de recordar que por encima de todo quiero mantener con usted y con las comunidades autónomas en las que gobiernan toda la relación institucional, más allá del debate que hoy podamos tener, porque, insisto —lo he dicho en muchísimas ocasiones—, la planificación y ejecución de la obra pública trasciende a un gobierno, a un ministro y a una legislatura, por tanto las cosas que hagamos hoy comprometen el mañana. Por eso, aun manteniendo la discrepancia quiero reiterar y mantener un ámbito de entendimiento y de acuerdo en relación con la planificación y desarrollo de las infraestructuras.

Respecto a mi primera comparecencia algún portavoz me ha dicho que llegaba tarde a la Comisión. Señorías, he sido el ministro de Fomento que más ha comparecido en un año en Comisión; no ha habido otro que en un año haya comparecido cuatro veces. Por cierto, también soy el que más iniciativa legislativa ha producido en un año, y no me quiero apuntar ningún mérito. **(Rumores.)** Es

un dato objetivo; en un año. **(La señora Solana Barras pronuncia palabras que no se perciben.)** Traígame usted los datos. Producción legislativa; leyes que han llegado al Parlamento en un año. Este es un dato objetivo, y lo mismo pasa con las comparecencias; además estoy encantado de comparecer cuantas veces sea necesario. Por tanto, señorías, es verdad que les he pedido —he hablado con todos los portavoces y he agradecido su actitud— aplazar mi comparecencia para poder detallarles el plan de colaboración público-privado, el cual tengo absolutamente detallado, pero ha sucedido un hecho extraordinario, y es que se ha producido un ajuste presupuestario en medio de esa solicitud de comparecencia. Yo podría decirles hoy aquí que eso no va a afectar al plan extraordinario, pero por supuesto que va a afectar al plan extraordinario, porque algunas actuaciones estaban en marcha. Se me ocurre una a título de ejemplo cuyo grado de ejecución está muy poco avanzado y que pueda licitarse de nuevo por el PEIT, aunque eso conlleve uno retraso de unos meses, pero así tendrá garantizada la ejecución, y es la autovía entre Lugo y Santiago. Les cito esta por poner un ejemplo de una infraestructura; es una infraestructura que se ha impulsado, que tiene un grado de maduración en cuanto a ejecución muy pequeño y que, por tanto, puede incluirse muy bien en el Plan extraordinario de infraestructuras, si es que no se puede contemplar desde la inversión del ministerio. Lo cito a título de ejemplo para que entiendan por qué hoy no detallé, puesto que tengo que analizar las consecuencias del ajuste presupuestario obra por obra. Por cierto, en ese ajuste obra por obra no descarto realizar, como decía el señor Macías, algún planteamiento concesional en relación con alguna infraestructura que estábamos ejecutando; no lo descarto, pero tengo que estudiar si tiene viabilidad, hay que estudiar el grado de madurez en que se encuentra la obra para que esa decisión no compute en déficit y además tiene que estar de acuerdo con los criterios de Eurostat. Por tanto, eso hay que hacerlo obra por obra; no se hace mediante decreto del ministro tras una hora reunido con su secretario de Estado de Infraestructuras. Lleva bastante tiempo, y esa es la razón por la que hoy no detallé las actuaciones.

He dicho que tendríamos que posponer inversiones e incluso que tendríamos que eliminar algunas actuaciones previstas, porque mi objetivo es racionalizar la oferta del sistema de transportes; ese es mi objetivo. Señorías, ustedes pueden vivir en la utopía y pensar que sí, pero no podemos mantener líneas de ferrocarril que acumulan pérdidas por su muy escasa utilización; líneas que además disponen o van a disponer de alternativas más sostenibles, más eficientes y de mejor calidad para los usuarios. Tendremos que replanteárnoslo. Tendremos que replantearnos, por ejemplo —y no estoy haciendo ninguna propuesta—, una vez que entre en funcionamiento el AVE a Valencia, qué hacemos con la actual línea. ¿La mantenemos? ¿Qué coste tiene eso? ¿Lo podemos soportar? Habrá que planteárselo, habrá que analizarlo y habrá que tomar una decisión. Estoy viendo

estos días un debate, señorías —para que vean que hablo con absoluta claridad— de la Cámara de Comercio de Salamanca, de la Junta de Extremadura, de la Junta de Castilla y León sobre la Ruta de la Plata. Señorías, estoy dispuesto a concederla en una concesión a cuarenta años a todos aquellos que dicen que es rentable a coste cero **(Rumores.)** Porque es muy fácil escribir un papel y decir: Vamos a poner en marcha esto porque es muy rentable económicamente, es muy eficiente y además tenemos estudios que lo avalan. Son estudios que lo avalan. Son por cierto por un eje ferroviario que tiene menos población y menos intensidad de tráfico de todo tipo, pero como aquí hay que tener de todo en todas partes el planteamiento es: manténgase esta vía. Yo digo: Muy bien. Se lo voy a trasladar por carta a las cámaras de comercio que dicen que hicieron un estudio. Muy bien, como hacen en otros países —de Europa: en régimen de concesión gratuita durante cuarenta años para que la exploten, ya que es tan rentable. Vamos a introducir eficiencia, ¿no? Porque es muy fácil declarar la rentabilidad de una infraestructura, decir que es muy importante para el desarrollo económico y luego imputar más déficit al Ministerio de Fomento.

Hablando de déficit, señorías, normalmente suelo leerme todos los papeles, los míos y los de los demás. Tuve la oportunidad de leer el Plan de infraestructuras del transporte al que aludió el portavoz del Grupo Popular. El plan era... **(La señora Arnaiz García: De colorines.)** Era un plan hasta 2007, para actualizarlo hasta 2010. Mire usted, sabe cuánto tendría que haberse invertido cada año para poder ejecutar ese plan. ¿Quiere que se lo diga? Pues se lo voy a decir para poder hablar con rigor. **(Rumores.)** Una vez que hasta 2003 se habían invertido de media 5.000 millones de euros, tendríamos que haber invertido cada año 25.000 millones de euros para cumplir con ese plan, es decir 2,5 puntos más del PEIT, o sea en este momento tendríamos el doble de déficit si hubiéramos hecho esa inversión que ustedes plantearon; eso es así. Hubieran sido 25.000 millones más de los que se han invertido para poder garantizar ese objetivo. Por cierto, ustedes lo volvieron a plantear en el debate sobre el estado de la Nación, para que el AVE estuviera en todas las capitales de provincia en el año 2012. Eso hubiera significado invertir 50.000 millones de euros en 2010, 2011 y 2012; esa es la austeridad. Por tanto, apelo simplemente al rigor.

Señorías, pese al ajuste presupuestario, la inversión continuará estando por encima de la media europea y además seguirá estando por encima de la media que había cuando gobernaba el Partido Popular. Respecto al ajuste en inversiones comparto una reflexión que hacía, creo, el portavoz del Bloque Nacionalista Galego cuando decía que el ajuste de la inversión iba a tener una consecuencia en el crecimiento económico y por tanto también en el empleo. Probablemente sea así si no somos capaces de proponer alternativas financieras y de desarrollo de infraestructuras complementarias al presupuesto y a la inversión del Estado. Por tanto, nuestra responsabilidad,

y en todo caso la mía, será plantear nuevas fórmulas de financiación, sin descartar ninguna señorías, ninguna, así como una colaboración público-privada como la que hemos estado proyectando.

Alguna idea me ha dado el señor Macias en relación con la financiación de las infraestructuras. Cuando quede totalmente definido el escenario presupuestario para los próximos cuatro años, vamos a concretar el impacto de todas las actuaciones en el nuevo escenario; lo vamos a concretar. Ello implica examinar más de 3.000 actuaciones, implica por tanto un trabajo ingente que tenemos que hacer y que voy a realizar en los próximos días. Ustedes se pueden lamentar y pueden decir que esto es catastrófico, pero comprenderán que yo no puedo perder el tiempo en lamentaciones. Tengo que trabajar y actuar para tratar de revertir esta situación. **(Rumores.)** Los ciudadanos de nuestro país no son menores de edad, son gente madura y sensata que no piden que les regalen los oídos cada día sino que les digan la verdad; no rehúyen los sacrificios cuando son necesarios. **(La señora Solana Barras pronuncia palabras que no se perciben.)** Señoría, la voy a invitar a que me haga preguntas, a que tenga la oportunidad de hablar, y muy gustoso se las voy a contestar, pero sea respetuosa con quien habla.

El señor **PRESIDENTE:** Por favor, no interrumpa más la intervención del ministro o la tendré que llamar al orden. Se lo he pedido antes y se lo vuelvo a pedir por última vez. **(Rumores.)**

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Señorías, me han planteado algunas cuestiones concretas y voy a tratar de algunas de ellas. El portavoz del Grupo Popular me ha planteado tres cuestiones concretas; una, relativa al Plan Galicia, otra a Asturias y una tercera a Cantabria. Empezaré por Asturias, Pajares. El 31 de marzo del año 2004 la inversión ejecutada en Pajares era de 6,9 millones de euros; a 30 de abril del año 2010 la inversión ejecutada en Pajares es de 2.456 millones de euros. Señoría, estos son datos objetivos. Por tanto, tendremos que seguir actuando con celeridad sobre Pajares, entre otras cosas para no quitarle rentabilidad a la inversión que hemos hecho, para que empiecen a existir retornos de la inversión que hemos hecho. Eso es eficiencia, señorías. No tendría sentido que después de hacer una inversión tan importante no tratáramos de optimizar pronto esa inversión. Me preguntaba usted por el tema de Cantabria. Efectivamente hubo que replantear los proyectos; y se replantearon los proyectos. Pero la pregunta que hago ahora desde el punto de vista de la eficiencia es: ¿una comunidad —con todo el respeto para los cántabros— que tiene 500.000 habitantes puede tener dos entradas de alta velocidad? ¿Es sostenible eso? **(El señor Ayala Sánchez: No tiene ninguna.)** ¿Ese es el modelo que me ponen encima de la mesa? No. En el PEIT tiene —y también en el planteamiento que ustedes dejaron— dos entradas de alta velocidad, una desde Bilbao y otra desde Palencia. Vamos a hablar con

claridad, la pregunta que yo hago es: ¿ustedes mantendrían esa planificación por razones de eficiencia? ¿Con la que está cayendo, mantendrían ustedes una inversión que por un trazado cuesta 1.500 ó 2.000 millones de euros más que por el otro trazado, casi 300.000 millones de las antiguas pesetas? **(Rumores.)** ¿Esa es la eficiencia y esa es la buena planificación de la que estábamos hablando? Señoría, yo he dicho desde el primer momento, y antes de estar en esta situación de crisis con estas consecuencias, que no era sostenible ni desde el punto de vista económico ni desde el punto de vista medioambiental mantener el trazado del AVE del Cantábrico. Lo he dicho con toda claridad, no es nuevo, lo he dicho con la misma claridad, está aquí el alcalde de Ponferrada, y tengo buena relación con él **(Protestas.—Risas.)** ¿Los accesos a Galicia pueden tener dos entradas de la alta velocidad y gastarnos 5.000 millones de euros en el tramo de alta velocidad desde León-Ponferrada-Monforte de Lemos? ¿Es ese un modelo eficiente y es ese un modelo competitivo? ¿No saben ustedes que dentro de poco, con la liberalización, podemos tener la infraestructura, es decir la vía, y si no hay operador que pase por allí, porque no obtiene rentabilidad de ningún tipo, está dispuesto el ayuntamiento de Ponferrada, o el de León, o el de Monforte, o la Xunta de Galicia, o la Junta de Castilla y León a pagar lo que supone el mantenimiento para poder operar por esa línea? ¿Saben, señorías, cuánto cuesta el mantenimiento de un kilómetro de alta velocidad sin ser por túnel? ¿Un millón de euros al año el mantenimiento! Y si es en túnel, ¡dos millones de euros al año! Eso es lo que cuesta solo el mantenimiento. Por tanto, señorías, estoy hablando con absoluta claridad.

Es verdad que hay infraestructuras que se pueden optimizar; me lo planteaba acertadamente el señor Jorquera. Aprovecho para contestarles un poco a todos; no se impacienten, que trataré de darles satisfacción a todos. Planteaban el señor Jorquera y también el señor Macias todo lo que tiene que ver con el transporte ferroviario de mercancías que es el gran déficit. Nadie se ha ocupado del transporte ferroviario de mercancías. Nadie se ha preocupado en conectar los puertos con nuestra red ferroviaria de mercancías o las plataformas logísticas. ¡Claro que es importante! Y eso obedecía el mapa del transporte ferroviario que teníamos acordado con las comunidades autónomas, y que vamos a ratificar en una conferencia sectorial. Como ese mapa de transporte ferroviario de mercancías estaba pensado dentro de un planteamiento presupuestario antes del ajuste he aplazado la conferencia sectorial: para adecuar el mapa del transporte ferroviario de mercancías al nuevo escenario presupuestario, y ahí sí tiene sentido utilizar esa vía, es decir la de Ponferrada-Monforte, como uno de los ejes de la entrada de mercancías a Galicia. Cuestión distinta es que Ponferrada se pueda ver beneficiada de la alta velocidad. ¡Claro que se va a ver beneficiada por la alta velocidad! Con un tren híbrido que ya está en marcha, que ya está homologado, podrán estar ustedes en Madrid en tres horas, por tanto, en un tiempo competitivo con

cualquier modo de transporte. Al hablar de tren híbrido —por cierto, el señor Herrera me hablaba de cómo se pueden optimizar estructuras ya existentes— tengo que decir que ese modelo no solamente se puede implantar en ese escenario que acabo de describir, sino que también puede trasladarse a otros ámbitos del territorio. Estamos hablando de un tren que puede llegar a alcanzar hasta los 250 kilómetros a la hora; ninguna cosa extraordinaria, porque saben —y si no lo saben yo tengo la obligación de decirlo— que según los parámetros de la Unión Europea alta velocidad se considera todo aquello que va por encima de los 200 kilómetros a la hora —esas son las directrices de la Unión Europea—, aunque aquí ya hemos asimilado que alta velocidad es solo lo que va a más de 300 kilómetros a la hora. En este contexto tendremos que planificar y reprogramar también las actuaciones en materia de nuestra red de transportes. Me preguntaba por el caso concreto de Galicia. Lo tengo muy presente; soy una persona de palabra y suelo cumplir, señoría, con mis compromisos.

El señor Jorquera me hacía una reflexión de carácter general en el ámbito económico. No voy a entrar en todos los detalles que me planteaba, pero sí en alguna cuestión que comparto con relación a ingresos y gastos. Por cierto, los ingresos en materia de infraestructuras no solamente pueden venir por vía de impuestos, sino que hay otras posibilidades de ingresos vinculados a la conservación y al transporte; hay otras posibilidades que podemos debatir y acordar. En todo caso, con la idea general de la política de ingresos y gastos estoy de acuerdo. En más de un ocasión me habrá escuchado que quien más gana, más tiene que contribuir; lo digo reiteradamente. En consecuencia, por la vía del ingreso también tenemos margen para hacer alguna actuación complementaria. Sobre el tema de la alta velocidad ya me he manifestado. Y sobre el tema del transporte ferroviario de mercancías, comparto la misma reflexión. Como el mapa del transporte ferroviario de mercancías está ya acordado, estaba para ser estudiado por las comunidades autónomas, no tengo inconveniente en trasladárselo a SS.SS. para que lo conozcan. En todo caso, lo único que está pendiente es el ajuste presupuestario, pero no el diseño y el mapa del transporte ferroviario de mercancías, que contempla los criterios que usted establece.

Por cierto, las infraestructuras aeroportuarias no van a estar sujetas al Plan de ajuste, porque la empresa AENA es una empresa que no computa en déficit, y por tanto las infraestructuras no van a estar sujetas al Plan de ajuste. Aquí sí quiero decir una cosa, porque es una melodía frecuente lo de que hablan de la deuda de AENA. Ya he dicho que sí, que la tiene, pero la tiene entre otras cosas porque ha hecho un aeropuerto en Madrid que ha costado cerca de 6.000 millones de euros. Por cierto, este Gobierno lo único que ha hecho es el apunte contable de lo que ha costado, porque la planificación y la inversión fue del anterior Gobierno. **(El señor Landaluce Calleja: ¿Cómo?)** Ustedes lo inauguraron por cierto, un año

antes de que se pudiera poner en funcionamiento. **(Rumores.)** Me pregunta el diputado y yo se lo aclaro.

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, dejen intervenir al ministro. Después su portavoz que haga la pregunta que considere; trasládesela por escrito, pero dejen intervenir al ministro.

Continúe, señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): La deuda de AENA no es una deuda porque AENA genere déficit. No. AENA genera beneficio todos los años, lo que pasa es que su beneficio está destinado a amortizar la inversión que se ha hecho durante todos estos años. Ahora va a generar un poco más de beneficio porque los costes de navegación aérea serán inferiores. Pero AENA, como empresa, genera beneficios, no genera pérdidas; lo que sucede es que hay que amortizar —reitero— la inversión que se ha realizado. Podemos discutir si la inversión era la adecuada o no, esa es otra historia; en todo caso la deuda se corresponde con la inversión y no con el despilfarro, como a veces se pretende tratar de subrayar o tratar de insinuar; tiene que ver con la inversión. Por lo tanto, la inversión en materia aeroportuaria, la que está planificada en principio la vamos a mantener.

El señor Herrera hacía una reflexión idéntica a la del señor Jorquera en materia impositiva. Creo que la respuesta ya se la he dado. **(El señor Herrera Torres: No me la ha dado.)** Usted está planteando que hay que gravar más a las rentas de capital, que tiene que haber más impuestos para aquellos que más ganan. Tendremos oportunidad en breve de poder hablar de todo esto, y además estoy seguro de que llegado su momento vamos a poder contar con su voto, estoy absolutamente seguro. **(Risas.)** En todo caso le reitero que es una reflexión que comparto.

Luego me hablaba de temas concretos de Cataluña. Aprovecho ya para introducir también la reflexión que planteó el señor Ridao. Al señor Ridao, le puede parecer mucho o poco —no esta presente el señor Ridao; es igual, en todo caso en el «Diario de Sesiones» queda reflejado— le podrá parecer mucha o poca la inversión en Cataluña, pero lo cierto es que con el anterior Gobierno —porque vamos a empezar ahora a hablar siempre de ejecutado, de ejecución, ya que lo presupuestado saben ustedes que es muchas veces una ilusión; vamos a hablar de lo ejecutado porque son los datos reales, los datos que aparecen en el BOE— sí, sí, se han ejecutado en Cataluña durante el mandato de gobierno del Partido Popular 5.847 millones de euros **(El señor Ayala Sánchez: Siempre son 5.000.)** Sí, porque la media de inversión eran 5.000; fíjese que hasta en este caso coincide. Y durante esta etapa hemos ejecutado 12.838 millones, es decir, el 119 por ciento más. Al señor Ridao le puede parecer insuficiente, pero es lo que es y simplemente quería dar ese dato. Igual que le puedo dar el dato de la evolución de lo que se ha licitado

el año pasado. Por cierto, planteó que la licitación en Cataluña había disminuido el 40 por ciento, claro, como en toda España; Cataluña no iba a ser una excepción; Cataluña tuvo el porcentaje de licitación de acuerdo a lo que estaba previsto en la disposición adicional de su estatuto; estuvo incluso en licitación el año pasado por encima del 19 por ciento; es decir, por encima de lo que plantea el estatuto —en licitación—. Pero, cuando habla del balance de la inversión, señor Ridaó, yo formo parte del Gobierno y el balance probablemente pueda ser el que usted dice, en términos de inversión del conjunto del Gobierno, pero si lo observáramos solo en términos de inversión del Ministerio de Fomento, la inversión ejecutada en Cataluña del Ministerio de Fomento está por encima de lo que dice la disposición adicional del estatuto, en relación con el ministerio, pero hay que contemplarla en relación con el conjunto; quizá —yo no lo sé— pueda haber un déficit en el conjunto, no quiero discutirlo, pero plantéelo con carácter general, y no lo plantee mirando exclusivamente al Ministerio de Fomento, porque es verdad que somos el ministerio más inversor, pero no toda la inversión se hace desde el Ministerio de Fomento.

Estoy dispuesto —se lo planteo a las tres personas que hablaron de algunas actuaciones en Cataluña singularmente— a compartir con ustedes las prioridades en la reprogramación de las actuaciones y en el Plan de ajuste. Estoy dispuesto a hacerlo, y por lo tanto podemos sentarnos y compartir las prioridades. Ya les digo que yo asumo el coste político de la decisión. Si todos estamos de acuerdo en las prioridades podremos hacer mejor el trabajo, y luego ustedes me acusan de lo que no se cumpla, de acuerdo, pero podremos hacer mejor el trabajo. Por cierto, ese planteamiento, el hecho de compartir las prioridades de las actuaciones, lo hago extensivo a todos los grupos parlamentarios, y singularmente al Grupo Parlamentario Popular. Yo asumo el ajuste y el coste político de la reprogramación, pero me gustaría que todos ustedes estuvieran de acuerdo en las prioridades. Yo las asumo, son mías; asumo el coste político. Si tuvieran que definir las prioridades probablemente no se pondrían de acuerdo, pero yo les invito a que lo hagan, y además les invito sin decirlo. Les propongo un pacto de caballeros. **(Risas.)** Sí, sé muy bien de lo que estoy hablando. Yo comparto las prioridades, yo asumo el coste político, porque les he dicho en más de una ocasión que la planificación de la infraestructura y la inversión trasciende a un gobierno y a un ministro. Lo he dicho desde que estoy aquí, y lo he compartido con todos los presidentes autonómicos, y todos me han señalado cuáles eran sus prioridades. Las prioridades siguen siendo las prioridades, otra cosa es el nivel o tiempo de cumplimiento de las mismas, pero las prioridades, salvo que me digan lo contrario, siguen siendo las mismas. Yo no cambio de criterio. Por tanto, señoría, yo estoy dispuesto a compartir las prioridades. Desde luego la movilidad en las áreas urbanas, y por tanto en las cercanías, son fundamentales, sobre todo si tenemos que hacer una apuesta

por el transporte sostenible. En eso estoy de acuerdo con usted, y en este sentido estoy dispuesto a tratar de mantener o de contemplar en el PEIT algunas de esas actuaciones. No desvelo ningún secreto, porque he dicho ya, en respuesta a un diputado de *Convergència i Unió* —no sé si fue al señor Macias; no estoy seguro—, que dentro de ese objetivo de impulsar el transporte ferroviario de mercancías para mí era y sigue siendo prioritario licitar el acceso ferroviario al puerto de Barcelona. Pongo el ejemplo del puerto de Barcelona, pero podría poner el ejemplo del puerto exterior de Ferrol o el ejemplo del puerto de Algeciras. **(El señor Landaluce Calleja: Eso me gusta.)** Me parece que lo que es prioritario y puede contribuir a la competitividad del sector del transporte se debe mantener, y por lo tanto reitero esa oferta que le he planteado.

El señor Beloki me hacía una reflexión, y en algunas cosas no estaba exento de razón. Yo no quiero rehuir mi responsabilidad. Creo que me caracterizo por afrontar las situaciones, por tomar decisiones. Me puedo equivocar, pero en todo caso no rehúyo afrontar las decisiones. Ciertamente, señorías, no comprendí algunas cosas cuando asumí la responsabilidad del Ministerio de Fomento. Por ejemplo, no he comprendido la definición y las prioridades de las redes transeuropeas. En todo caso eran decisiones que ahí estaban, que se habían tomado en su momento, y que ahora, en el umbral de finales de este año o principios del que viene, se hará la revisión. En la reunión informal que tenemos en Zaragoza vamos a definir la metodología, de acuerdo con los objetivos que nos habíamos marcado desde la Presidencia española de la Unión Europea; ya tenemos un planteamiento de metodología, y a partir de ahí se podrán revisar las redes.

Usted hace una reflexión sobre la equidad, y se pregunta por qué, en función de cuál sea el territorio, unos ciudadanos tienen que pagar y otros no por la utilización de las infraestructuras. Es una reflexión interesante y es algo sobre lo que tenemos que hablar, entre otras cosas para poder avanzar en posibilidades de financiación de las infraestructuras. Por tanto me pareció sensato todo lo planteado. Desde luego nunca le he reprochado nada en relación con la Y vasca. Se está haciendo en condiciones de enorme dificultad, soy consciente de ello; soy consciente de las dificultades que tuvo el tramo guipuzcoano para poder desarrollar los estudios informativos y los proyectos. Por tanto nunca escucharé de mí, en relación con la ejecución de la Y vasca, más que apoyo y consideración a todos los que actuaron en la planificación y ejecución, y a todos los que intervienen en esa infraestructura; se lo digo con toda claridad. Lo único que le dije en una intervención —si se refería a eso, la recuerdo bien— es que el tramo de Álava estaba más avanzado que el tramo de Guipúzcoa, pero imputaba ese retraso no a una dejación del Gobierno vasco, sino a la dificultad que los que no quieren la alta velocidad, que los que no quieren esa infraestructura —que no son otros que los cómplices de la banda terrorista— han puesto para la planificación y desarrollo de los trámites de esa

infraestructura. Si de alguna intervención mía se ha deducido cosa contraria, le pido disculpas, pero en ningún caso tuve la intención de señalar a nadie; ni la tuve ni la tengo.

Señor Macías, me ha gustado lo que ha dicho: que se ha abierto un nuevo ciclo. Se ha abierto un nuevo ciclo y por tanto debemos de asumirlo. A algunos les podrá sonar esto a cuento chino, porque tengo la impresión, cuando les escucho y cuando les veo, de que algunos son marcianos extraviados dentro de Europa. **(Risas.)** De verdad que a veces tengo esa sensación. Todos los días vemos cosas que son sorprendentes. Les voy a poner solo un ejemplo: cuando la Bolsa sube espectacularmente es porque Europa actuó estupendamente, y cuando la Bolsa baja es culpa de Rodríguez Zapatero. Esta es la forma en que entendemos todo lo que está ocurriendo con el euro. Todos vamos a asumir nuestras responsabilidades en relación con la responsabilidad que tengamos para afrontar nuestros desafíos como país. Desde luego, yo voy a asumir las mías. Desde luego, yo voy a asumir las mías. Otros tendrán que dar explicaciones de lo que dicen hoy y que no podrán sostener mañana. Tendrán que dar explicaciones de lo que dicen hoy y de lo que no podrán sostener mañana; yo ya las estoy dando hoy, señoría. Yo ya las estoy dando hoy, porque hice una planificación de la actuación del ministerio en relación con un cuadro presupuestario que ya no existe; que ya no existe; pero, señoría, ni va a existir en el próximo decenio. Ni va a existir en el próximo decenio; que nadie se llame a engaño, que nadie confunda las cosas. Se puede hacer toda la demagogia que queramos, pero eso va a ser sencillamente así. Y como yo soy muy joven, y además me llevo muy bien con muchas de SS.SS., dentro de diez años tendremos la oportunidad de poder comentar esta afirmación. Señor Macías, le agradezco la oferta de consenso, le agradezco la reflexión sobre la financiación de las infraestructuras, que es la misma que tengo yo, y le invito a que nos pongamos de acuerdo por el interés de las infraestructuras, pero también por el interés del desarrollo de nuestro país. Agradezco también al portavoz socialista su exposición. Pido disculpas si a alguna persona o al algún grupo le pude parecer ofensivo en alguna de mis intervenciones, en el calor del debate; no trataba de hacerlo. En todo caso mi deber y mi obligación es hablar claro y alto, y es lo que traté de hacer esta tarde. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE:** A continuación va a tener cada grupo parlamentario un tiempo de cinco minutos, como habíamos acordado. Empezamos de nuevo por el portavoz del Grupo Popular, señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Señor ministro, en primer lugar, me alegro muchísimo de que usted hoy diga que viene aquí a decir la verdad, y que haya insistido hasta la saciedad en ese propósito suyo. Le digo esto porque cuando parece que está usted en una nueva fase de gran estadista, quizá incluso sucesor **(Rumores.—Un**

señor diputado: Incluso de Rajoy.), de lo que nos damos cuenta es de que el Partido Socialista, del que por cierto ha sido usted secretario de organización y ahora vicesecretario general, ha llevado seis años mintiéndonos. **(Rumores.)** Usted viene hoy a decirnos la verdad, corrigiendo las mentiras que hasta este momento el Gobierno del que usted es destacado miembro venía realizando **(Rumores.—Aplausos.)** Señor ministro y señores diputado socialistas, sosiéguese porque lo que estoy diciendo se puede constatar fácilmente. Hemos estado seis años oyendo que empezábamos la legislatura del pleno empleo, que a España no le afectaba la crisis, e incluso que íbamos a enseñar a Europa cómo remontar la crisis —última perla del señor Rodríguez Zapatero— o —por recordarle sus propios programas electorales, sobre los que hoy el señor Blanco viene a decir la verdad y se lo tenemos que agradecer— que en los programas que él aprobó exponía que había que quitar los peajes, poner una vía de gran capacidad paralela a cualquier peaje, o que la Ruta de la Plata —la que hoy ofrece en concesión a cero euros— era una reivindicación del programa electoral del Partido Socialista **(Aplausos.)** Por tanto, que vengamos hoy aquí a oír que el señor Blanco se transforma y va a decir a partir de ahora la verdad es una magnífica noticia que todos debemos agradecerle, y por supuesto nadie mejor que este portavoz que también, señor Blanco, trata de llevarse con usted de la mejor manera posible y con la mejor relación institucional, como no podía ser de otra manera.

Señor Blanco, en esa verdad que a partir de ahora nace en las relaciones del señor ministro Fomento con el Congreso de los Diputados, la ejecución del Partido Popular en las infraestructuras de este país en ejecución del PIB era el compromiso del esfuerzo inversor del 2 por ciento del PIB, que se acredita hasta en los presupuestos del año 2004, que ustedes ejecutan y rebajan al 1,43 por ciento. Por tanto hable de las cifras referidas a la ejecución y nosotros tendremos qué contestarle. Fíjese, luego rectifica y nos ofrece un pacto para priorizar, porque usted mismo reconoce que no era lo mismo planificar que ejecutar, que previamente viene la planificación y después viene la ejecución, no pudiéndose comparar los presupuestos de una cosa y otra.

Vamos a Cantabria, señor Blanco. No lo tengo en papel, pero lo tengo en estos modernos medios informáticos. Aquí está el PEIT de ustedes: la conexión con Cantabria por Palencia y por Bilbao, la de ustedes. Se la encontraron en una situación de estudio y ahora es usted el que dice que nosotros el digamos por dónde tiene ir el AVE a Cantabria. No, señor Blanco, usted tiene aquí que el AVE a Cantabria llega por los dos sitios donde usted se ha comprometido con el pueblo de Cantabria; no con el señor Revilla, sino con los cántabros. Por tanto, usted será el que tendrá que decir si los 67 kilómetros de Bilbao a Santander son el triple de caros o no que los de Palencia a Santander, porque me parece que la orografía también hay que tenerla en cuenta en este país.

Señor Blanco, aparte de la verdad, le diré que cada uno oye lo que quiere se diga lo que se diga. El Partido Popular no ha dicho que no a los recortes. El Partido Popular no es un marciano que se pasea por Europa; entre otras cosas, porque fue el Partido Popular el que metió a España en el euro y el que consiguió que estuviéramos en una situación que ahora nos permite estar mejor que antes. **(Varios señores diputados: ¡Muy bien!)** Lo que dice es que llega tarde, lo que dice es que todavía no es capaz de darnos datos concretos del plan que usted presenta aquí y que, por tanto, el Gobierno está improvisando; y si la senda es irreversible, señor Blanco, hay que ser más serios, tener más rigor y, sobre todo, que las planificaciones respondan a principios creíbles y viables. No sabemos; por tanto, no podemos dar un voto a ciegas. Señor Blanco, la política del Partido Popular es clara y, como le he dicho antes, no somos nosotros los que dijimos que una autovía junto a una autopista. La ejecución de la que usted aquí ha querido poner hoy un par de muestras sí que es un poco —y perdóneme, porque tengo que utilizar la misma palabra que usted ha utilizado conmigo— hipócrita. La T-4, señor Blanco, tuvo el sobre coste que tuvo por las expropiaciones, no por la ejecución de la obra. La diferencia es sustancial.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Perdone, señor presidente. Le ruego una chispitina de comprensión, porque ha sido mucho el tiempo del señor ministro y le prometo que voy a tratar de ser muy breve.

Señor ministro, me hace mucha gracia que no recuerde usted los sobrecostes de la A-7 en Granada que son de su Gobierno o que no se acuerde de los sobrecostes de las autovías de primera generación. Pero, hablando de austeridad, dos detalles, señor Blanco. En el año 2003 había un ministro y un secretario de Estado para dos ministerios. En el año 2010 hay dos ministros, tres secretarios de Estado y cuatro secretarios generales para los mismos dos ministerios. **(Un señor diputado: Fundamentales.)** Eso es austeridad, señor Blanco. O si no, austeridad debe ser que Renfe patrocine el 75 aniversario de la Cadena Ser en Lugo —en la cual, por cierto, el 28 de mayo usted va a ser premiado y le felicito aquí— o una carpa para ver cómo se pone la primera piedra de una obra que luego se suspende. **(Un señor diputado: Hable con seriedad.—La señora Arnaiz García: Sin comentarios.—Rumores.)** Por tanto, señor Blanco, le insisto: falta de rigor e improvisación. Me parece muy bien que considere sugerente una idea del señor Macías que está en todos los manuales. Es señal de que, aunque usted se lo lea todo, o quiere usted hoy enamorar al señor Macías para su proyecto, o si no, búsquese otra excusa. **(Risas.)**

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

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

La mejor demostración de cuál ha sido la gestión del Partido Socialista es el 11 por ciento de déficit acumulado en estos seis años. Partido Popular, cero por ciento de déficit; Partido Socialista, 11 por ciento. Es la mejor demostración de la gestión. **(Varios señores diputados: ¡Muy bien!—Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, va a contestar el señor ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Señoría, he querido contestarle para tener también una deferencia con usted. En primer lugar, tengo que hacer una precisión para que conste en el «Diario de Sesiones». Dije una cifra que no es correcta y quiero precisarla. El mantenimiento del AVE es de 100.000 euros por kilómetro y si es en un túnel 180.000 euros. Multipliquen ustedes. Si multiplicamos por todos los kilómetros que tenemos, hablamos de cifras astronómicas de mantenimiento. 10.000 kilómetros en previsión por 100.000 euros, multipliquen ustedes, más luego compénselo con los túneles y les dará la cifra de lo que cuesta el AVE.

Señor Ayala, tiene razón en un tema. **(Risas.)** Sí, sí, le voy a dar la razón en relación con las expropiaciones no solamente del aeropuerto de Barajas, sino también de las radiales de Madrid que han costado bastante más como consecuencia de una ley, la Ley del Suelo del año 1998, que llevó a disparar el precio del suelo y tuvo una consecuencia, que inicialmente las radiales de Madrid se valoraron a 18 euros el metro cuadrado y después vino una tasación judicial de 120 euros el metro cuadrado. **(Rumores.)** Esa es la consecuencia de la Ley del Suelo que ustedes aprobaron, que llevó a pagar precios disparatados a la hora de expropiar las radiales de Madrid y, como consecuencia de eso, sabe que tenemos ahora, por cierto, también con una mala previsión de la propia planificación de las radiales en relación con las expectativas de tráfico, consecuencias bastante importantes como usted sabe y como yo también sé. Por tanto, para precisar, efectivamente, tiene razón que un coste es imputado precisamente a esa situación.

Señorías, he hecho un planteamiento de inversión, por cierto, le invito a que repasen todas mis intervenciones desde el primer día, siempre hablé de que habría que replantear actuaciones, siempre hablé de que habría que hacer más con menos, siempre hablé de introducir criterios de austeridad y siempre hablé, señorías, de replantear muchas actuaciones —repasen mis comparencias— e incluso en alguna entrevista titularon que no se puede pretender tener un AVE ni una autovía en la puerta de cada casa. **(Rumores.)** Esto era mucho antes de esto, señorías, era mucho antes de esto. Por tanto, claro que hemos hecho una planificación, ustedes, que luego se continuó, y nosotros, en relación con una perspectivas de crecimiento económico que no eran estructurales, sino

coyunturales y basadas casi exclusivamente en la burbuja inmobiliaria que, por cierto, se generó también a partir de esa Ley del Suelo. Por tanto, teníamos un crecimiento coyuntural que se interpretó como estructural y eso hizo hacer una planificación que no se corresponde con la realidad.

Señorías, no pensaba, después de escucharle, que quisieran que yo fuera el sucesor de Rajoy, porque quienes van a tener que buscar sucesores a partir de 2012 me parece que van a ser ustedes, señores del Partido Popular. **(Risas.—Aplausos.)** En todo caso, señorías, para distender el tema me parece que ha estado bien. Señoría, no le comprendo muy bien, porque usted sobre el escenario presupuestario que habíamos establecido nos presenta una enmienda para recortar 2.500 millones a Seittsa y a ADIF en transferencia corriente en este presupuesto del año 2010. Usted con sus enmiendas ya estaba planteando un ajuste sobre la inversión pública. **(El señor Ayala Sánchez hace signos negativos.)** Sí, sí, la camuflaba en una enmienda más global, pero tenía como destino, y así está reflejado por quien hizo el debate de presupuestos, ADIF y Seittsa. Es decir, que cuando se aprobó este presupuesto usted ya estaba diciendo menos 2.500. Le pido coherencia para lo que tenemos que hacer ahora, porque ese ajuste se parece en alguna medida al que estamos planteando, porque lo otro se va a compensar por el plan público privado. Por tanto, todos estamos hablando de ajuste y de apretarnos el cinturón en la infraestructura pública. Solo nos queda ponernos de acuerdo dónde hacemos el ajuste y yo, por cierto, le reitero mi compromiso de acuerdo. Por último, es muy fácil hablar del PIT que nunca ha venido al Parlamento y no se pudo estudiar; que nunca ha venido al Parlamento y no se pudo discutir; un plan que no tenía memoria económica y que además no tenía evaluación presupuestaria. Así hago yo todos los planes de infraestructuras del transporte y de las carreteras, señoría. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, de menor a mayor, tiene la palabra el señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS:** Señor ministro, voy a empezar también con una broma, con ese mismo ánimo de distender. Voy a procurar ser breve para ajustarme al tiempo determinado por el presidente y para que usted tenga tiempo de ver el partido del Atlético de Madrid, aunque tengo que reconocer que yo no tengo tanta prisa porque no juega el Deportivo. **(Risas.)**

Dicho esto y siendo enormemente telegráfico, en primer lugar me alegro de que usted manifestase acuerdo sobre la necesidad de incrementar la progresividad en el sistema fiscal. Lo cierto, en lo que afecta a las medidas de su Gobierno —opiniones personales al margen—, es que de momento no han adoptado ninguna medida en ese sentido y han tenido oportunidad de hacerlo. Sé que han adoptado medidas que desde nuestro punto de vista transfieren los costes de la crisis a los de siempre, para

entendernos. En cualquier caso, habrá otros foros de debate para seguir profundizando en esto. Usted ha reconocido expresamente que este ajuste en inversión puede tener un efecto negativo para la reactivación económica y la generación de empleo, aunque piensa intentar compensarlo recurriendo a la colaboración público-privada. Nosotros nos seguimos preguntando si el efecto va a ser ese, por qué entonces se opta por esta vía como medida para luchar contra la crisis.

Entrando en aspectos concretos, me ha dado la sensación de que a la hora de hacer la aclaración de que no iba a haber recortes en las inversiones en aeropuertos y a la hora de hablar del porqué tiene deuda AENA lo hacía replicándome a mí. Yo no he hecho ninguna mención a inversiones en aeropuertos. Simplemente he hecho la reflexión en el marco de que, efectivamente, es necesario hacer un uso racional de los recursos públicos que siempre son limitados; si en su momento fue lógico apostar por un modelo donde hay casi un aeropuerto por provincia, o es lógico apostar porque haya autovías donde existen autopistas de peaje, etcétera. Pero no he hecho ninguna alusión directa a las inversiones en los aeropuertos.

Centrándome ya en los temas que fueron objeto de pregunta por nuestra parte, usted sabe que consideramos importantes muchas actuaciones ferroviarias en Galicia, pero me he referido genéricamente a todas ellas como modernización de nuestra red ferroviaria. Sabemos que es imposible que el AVE llegue a todas las puertas. Si estamos hablando de modernización estamos hablando de adecuación de la red ferroviaria a altas prestaciones ferroviarias para que puedan discurrir trenes de pasajeros a una velocidad que antes se llamaba velocidad alta; para que puedan discurrir por él mismo también trenes regionales y de cercanías; para que puedan discurrir trenes de mercancías. Pero como sabemos que usted aún no está en disposición de dar una información detallada de eso, le hemos preguntado nada más que sobre dos aspectos: el eje atlántico, no en su integridad, pese a que usted sabe la importancia que le damos a que se inicie en Ferrol y que se concluya en Tuy la conexión con Portugal. Quiero recordar que el área metropolitana de Oporto tiene una población de más de 2 millones de habitantes; el área Vigo-Pontevedra tiene una población de 750.000 habitantes. Son áreas urbanas situadas a 150 kilómetros, con una conexión ferroviaria propia del tercer mundo y observamos que Portugal —pero mucho nos tememos que también el Estado español— prioriza la conexión entre las capitales de Madrid y Lisboa más que la conexión entre Oporto y Vigo. Le he preguntado nada más que sobre el eje atlántico entre Coruña y Vigo, si después de lo que usted ha dicho hay que interpretar que va a sufrir un retraso en su horizonte de conclusión. Y sobre todo le he preguntado sobre si está usted en condiciones de comprometer la nueva fecha de 2015 para la conexión central a Galicia por AVE o si también se va a ver afectado por esta reprogramación el horizonte de conclusión. Se o pregunto simplemente a efectos de

clarificación. Su respuesta en este aspecto ha sido enormemente ambigua, por lo tanto permítame que la reitere.

Concluyo con una última cuestión en la que sí fui mucho más concreto, mucho más explícito, que es el transporte de mercancías por ferrocarril, porque en esta cuestión sí que su departamento ha dado pasos y lo que es objetivo es que en las grandes redes transeuropeas no está incluida Galicia. Por lo tanto, aunque usted ha dicho que nos va a hacer conocedores del mapa nos gustaría que nos clarificara esta cuestión y el porqué. En este sentido, simplemente quiero hacerle varios apuntes. Sabe perfectamente que los puertos gallegos tienen una ubicación estratégica para captar tráfico entre Norteamérica y Europa o entre el Atlántico sur o el Mediterráneo con el Atlántico norte. Eso también pasa porque tengan unas buenas conexiones que aseguren la plena intermodalidad. El señor Macias —por poner un ejemplo— a la hora de hablar de la importancia del eje Mediterráneo de mercancías hizo alusión a un ejemplo concreto, Seat. No sé si ustedes saben que, porque hay muchas imágenes típicas de Galicia, Galicia es la principal potencia en el marco del Estado español en el campo de la automoción, por el número de empleados que genera la automoción en Galicia y por su aportación al producto interior bruto. Somos el principal productor en el campo de la automoción.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Jorquera, tiene que acabar, que lleva siete minutos.

El señor **JORQUERA BAUSELA**: Tenemos una empresa ubicada en Galicia —y ya concluyo— que se llama Citröen; tenemos una importantísima industria de componentes, industria auxiliar de automóvil; tenemos empresas gallegas con capital gallego especializadas en la fabricación de vehículos especiales. Citröen en Vigo, por ejemplo, no tiene resueltas sus conexiones ferroviarias para utilizar el ferrocarril para exportar sus mercancías. Por tanto, no es caprichoso lo que planteamos, son prioridades objetivas, por lo que nos gustaría que se clarificara las actuaciones de su departamento en este campo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Señoría, yo si jugara el Deportivo también lo vería, además me agradecería que ganara.

En todo caso, señoría, le quiero aclarar algunas cuestiones. No me refería a usted cuando hablaba de AENA, pero se habla reiteradamente de la deuda de AENA y lo que quería era poner negro sobre blanco para decir que AENA daba beneficios pero que habíamos hecho unas infraestructuras que se pueden cuestionar o no porque ya están hechas y que, por tanto, lo que hay que tratar es de optimizarlas y rentabilizarlas.

Se ha centrado en el eje atlántico, haciendo preguntas concretas. Señoría, no estoy en condiciones de poder confirmar todo lo relacionado con el eje atlántico. El eje

atlántico en su conjunto es una infraestructura, desde Coruña-Santiago-Vigo-Ourense, muy madura en su grado de ejecución y, por lo tanto, lo normal y lo sensato es que podamos rentabilizarla cuanto antes. Por eso tenemos que procurar mantener los ritmos y los tiempos previstos en relación con el eje atlántico. Es verdad que se abren algunas incertidumbres. Ayer mismo, Portugal abría una sobre el eje Oporto-frontera portuguesa-Vigo. Si Portugal no va a hacer esa infraestructura y va a utilizar los fondos de la Unión Europea —en una reprogramación que han anunciado ayer que van a hacer— para otra vía, tenemos que plantearnos, desde la sensatez, si es normal que invirtamos en nuestro tramo y no podamos utilizar esos recursos para poder seguir avanzando, por ejemplo, en el eje atlántico. Es una reflexión. En todo caso, si tenemos la certeza de que esa infraestructura no se va a hacer porque va a haber una reprogramación, lo normal sería optimizar esos recursos. Por eso, tiene que entender que no pueda hablar con la precisión que me gustaría, porque desde la responsabilidad no puedo hablar con total precisión en un momento de reprogramación. Sí estoy en condiciones de confirmarle que en el tramo de Ourense a Santiago de alta velocidad, igual que en el tramo de alta velocidad Madrid-Cuenca-Albacete-Valencia vamos a mantener el calendario. Por tanto, el primero, el de Valencia, entrará en servicio este año 2010 y el segundo, el de Ourense-Santiago, entrará en servicio en el año 2011. ¿Por qué? Porque es una infraestructura que está muy madura y lo normal —reitero— es concluirlo en ese periodo de tiempo. Igual sucede con el conjunto del eje atlántico. Y aprovecho para adelantarle que estamos haciendo un estudio, me comprometí con usted, para ver qué hacíamos con las vías que quedaban después de implementar en su momento el ancho internacional. Ahí hay situaciones que no estaban contempladas, a las que tenemos que dar salida, por ejemplo, ¿cómo hacemos el acceso del transporte ferroviario al puerto de Villagarcía? Sucede así en algunos ámbitos. Estoy en condiciones el próximo mes de presentar ese estudio —lo tengo que hacer, me comprometí con ello, de acuerdo con la Xunta de Galicia— para determinar cómo quedaría la red complementaria, una vez que pudiera entrar en servicio la alta velocidad. Concluido ese estudio igual podemos tener una buena noticia, pero como el estudio no está concluido, no voy a dar hoy la buena noticia, pero la vamos a tener. **(Risas.)**

Comparto absolutamente toda su reflexión, que usted circunscribió a Galicia y que yo circunscribo al ámbito general, para buscar una buena conexión de puertos, plataformas logísticas y red ferroviaria. Ese es el gran déficit desde el punto de vista de la competitividad de nuestra economía. El señor Macias hacía una reflexión relativa a lo que ocurre con Seat y con Ford y usted hablaba de la apertura del Canal de Panamá y la oportunidad que eso representa para el puerto de Ferrol. Esas oportunidades se tienen que convertir en prioridades porque eso sí que son elementos que contribuyen a mayor eficiencia económica, a mayor valor añadido, a

mayor productividad y, por tanto, a impulsar el crecimiento económico. Eso está contemplado en el Plan estratégico del transporte ferroviario de mercancías, y yo —reitero— con sumo gusto se lo podré facilitar a usted y a todos los portavoces.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Herrera, en nombre de Esquerra Republicana-Izquierda Unida tiene la palabra.

El señor **HERRERA TORRES**: Señor ministro, espero que vengan con una propuesta de fiscalidad progresiva que vaya más allá de la reforma de la Ley Beckham, que es lo único que han hecho en seis años. Por tanto, yo, encantado de votarles alguna propuesta. También le digo que usted tiene la oportunidad de votar una propuesta de fiscalidad ambiental el próximo martes y en pocos días tendrá la propuesta de votar alguna propuesta de fiscalidad progresiva en este Gobierno que dijo que bajar impuestos era de izquierdas y que nos colocó a la cola de Europa en esfuerzo fiscal. Bueno, bien, nos supera Estonia, tiene razón; nos supera Estonia. Dicho esto, señor ministro, entremos en materia.

Yo creo que el discurso que ha hecho usted hoy significa un cambio de paradigma, y lo tengo que reconocer. Mi duda es si lo podrá llevar a cabo. Porque tengo la sensación de que los Álvarez le dejaron en blanco, Magdalena Álvarez y Álvarez-Cascos le dejaron en blanco con una política de infraestructuras que, ya se lo he dicho, ha sido propia de nuevos ricos y con un país que debería haber hecho una propuesta mucho más racional. Su discurso de hoy yo lo he hecho en 2004, en 2005, en 2006, en 2007, en 2008, en 2009, y lo vuelvo a hacer hoy. El problema de fondo es que los costes que usted explica del AVE yo los he puesto encima de la mesa desde que empecé en esta Cámara, que los déficit que tenemos en transporte de mercancías son pretéritos, que algunos intentamos que se aprobase una plataforma que permitiese subir un camión en Algeciras y bajarlo en Portbou y esa plataforma aún no se ha materializado. Y el problema es que lo importante era, pues sí, transportarse a Madrid a 300 kilómetros por hora sea desde Ponferrada, desde Tarragona o desde Ávila, sin entender que lo más relevante es que hoy desde Tarragona a Barcelona se tarda más de lo que se tardaba antes, porque no se ha invertido, y que desde Ponferrada a León las comunicaciones continúan siendo un desastre. El problema es ese. La pregunta es: ¿Su reflexión será consecuente? No lo sé. Cuando yo ponía el ejemplo del AVE al aeropuerto de Madrid es como si le pusiese el ejemplo de la nueva terminal de El Prat, la satélite de El Prat. No es lógico, no puede ser que en un aeropuerto bien conectado, que va a tener cercanías y que tiene metro, la prioridad sea meter el AVE. ¿Para qué? ¿Para que el ciudadano de Málaga vaya a coger el avión a Barajas? Pero si el ciudadano de Málaga que vaya a coger el avión irá en avión; si es así. Por tanto, lo que les pido es racionalidad, por mucho que tengan algunos que amortizar

determinadas tuneladoras porque si no, pues no les salen las cuentas. De eso es de lo que se trata. ¿Qué le pedimos para Cataluña? Las prioridades que nosotros les planteamos en el debate sobre el estado de la Nación y que pactamos con ustedes en una resolución; que fue la misma prioridad que después pactó el señor Macias; que fue la misma prioridad que le mandató y le trasladó el Parlament de Catalunya con la incorporación de *Convergència i Unió* y que sitúa que las prioridades se tienen que producir, en concreto en Cataluña, en materia de cercanías, de ferrocarril convencional.

Me ha preocupado bastante una cosa que ha dicho: las líneas obsoletas quizás no tengan sentido. No, es que las líneas obsoletas o las líneas que quedan en desuso —ponía usted el ejemplo de Valencia— tienen que servir para mercancías y para una movilidad que se ha abandonado, la que conecta aquellas ciudades medianas y que utilizan aquellas personas que cogen ese tren y que no se desplazan hacia esas grandes ciudades. El problema es que nos preocupa que ustedes tengan una concepción del ferrocarril basada en los desplazamientos hacia Madrid, sin entender que hoy la articulación de un territorio cada vez más denso se hace precisamente con trenes distintos. Le decía: Aprovechen la oportunidad. Si Alemania ha hecho una opción por trenes de 200 ó 220 no es porque sí; es porque es mucho más razonable desde el punto ambiental, pero sobre todo desde el punto de vista económico, porque permite una articulación mejor del territorio y porque permite que un ciudadano de Ponferrada o de Montblanc puedan coger el tren que hoy no pueden coger, por ponerles dos ejemplos. Hoy tienen ustedes la oportunidad de hacer de la necesidad virtud. Pero para hacerlo creo que tienen que abandonar el discurso —si me permite la expresión un poco dura— del papanatismo del AVE en el que cayeron los Álvarez, los dos. Espero que finalmente sea así.

Para acabar, señor presidente, quiero decirle que todo ello tiene que significar una reflexión, que la política del Ministerio de Fomento tiene que dejar de ser solo, o principalmente, la política de la inversión en infraestructuras; tienen que hacer gestión de la movilidad; tienen que pasar de la química del cemento a la física de la movilidad. En definitiva, tienen que cambiar de conceptos. Eso significa que estructuras basadas en ingenieros tienen que tener otros técnicos, otros especialistas y que su filosofía tiene que ser distinta. Hoy no pueden continuar negando la euroviñeta. Yo sé que implantar la euroviñeta es difícil; no soy un ingenuo, lo sé. **(El señor ministro de Fomento, Blanco López, hace gestos al orador.)** No, si lo sé. Pero ustedes tienen que tener una hoja de ruta para implantar la euroviñeta. Ustedes tienen que tener en sus políticas de infraestructuras la previsión de lo que va a significar el peak-oil y el incremento del precio del carburante para planificar mejor. Hoy ustedes no pueden continuar doblando infraestructuras viarias privadas sin más. Le pondría ejemplos de un sitio donde veraneo, que vaya, que es de escándalo. Eso es lo que ustedes tienen que plantearse. Y eso significa algo más

de valentía; no solo un buen discurso, sino la valentía de hacer un cambio estructural. Espero que aprovechen la oportunidad. Nos ofrecemos a trabajar con ustedes. Espero que acierten porque hasta ahora creo que francamente no han acertado.

El señor **PRESIDENTE**: Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Hombre, blanco en blanco más bien no estoy. Hoy creo que he puesto negro sobre blanco, de una forma clara, bastante transparente. Además me alegra que comparta lo que yo he dicho hoy, aunque usted lo entienda como rectificación, pero, en todo caso, lo importante es que lo comparta. Por tanto, estoy satisfecho de su reflexión.

Quiero precisarle alguna cosa. Hablé ya en la anterior intervención, y lo ha vuelto a decir ahora, de la conexión de la alta velocidad a Barajas. La conexión de la alta velocidad a Barajas convertiría de verdad a Barajas en un gran centro de intermodalidad, en un gran *hub*, como empiezan a tener los grandes aeropuertos europeos. Le diré una cosa. Un ciudadano que venga desde Frankfurt a Madrid y quiera ir a Málaga, por poner un ejemplo, puede venir en avión hasta Madrid y coger el AVE para ir a Málaga. Está pensado para eso. En todo caso, le diré que la infraestructura es muy rentable, porque lo que estamos haciendo es la conexión de Barajas con el acceso a cercanías, y podemos utilizar la misma infraestructura, apenas incrementando el coste, para cercanías y para la alta velocidad. Es un ejemplo, por tanto, de optimización de recursos, porque haciendo cambios pequeños he optimizado un proyecto que inicialmente estaba planificado solo para cercanías para que pueda ser utilizado también para la alta velocidad.

Sin ánimo, reitero, de tener ningún mérito —porque, a juzgar por alguna intervención, más bien el mérito de este año ha sido escaso—, desde que estoy en el ministerio hemos hecho tres planes de cercanías para las tres áreas metropolitanas más importantes de España, es decir, para Madrid, Barcelona y Valencia, y ahora lo estamos haciendo para Sevilla. Por tanto, desde el primer día —porque eso no se fabrica como un churro, en un segundo, lleva su tiempo planificarlo, estudiarlo y diseñarlo— hemos elaborado y presentado tres planes de cercanías en un año, con una planificación de todo lo que tendría que ser la movilidad sostenible, como usted le llama —y yo estoy de acuerdo—, en las áreas metropolitanas más importantes de España.

Concluyo. Le agradezco su intervención y le digo que ninguna propuesta está excluida, ninguna. Ya sé que unas resulta más costoso plantearlas que otras, pero ninguna está excluida. Yo no sé cómo se tiene que hacer, con qué ritmo o cómo se tiene que plantear, pero no parecía lógico que un camionero español pagara una tasa pasando por las autovías francesas y un francés no pagara nada pasando por las autovías españolas. Parece que eso no tiene mucho sentido. Algo tendremos que hacer. Estoy

dispuesto a hablar de todo, de los vehículos de gran cilindrada también, que sobre las infraestructuras tienen más consecuencias que los de baja cilindrada, por poner un ejemplo. Estamos hablando en lenguajes muy parecidos.

El otro día —termino, señorías— una parlamentaria del Partido Popular de Madrid me hacía una pregunta en el Pleno que decía: ¿cuánto tiempo le dedica usted a la infraestructura? Porque pensaba que dedicaba mucho tiempo a otras cosas que no tenían nada que ver con el ministerio. Mi respuesta es que le dedico la mitad del tiempo a la infraestructura porque la otra mitad se la dedico al transporte. Desde el primer día que asumí la responsabilidad de ministro tomé conciencia de la importancia que tiene el transporte. Por eso le dedico la mitad de mi tiempo, y pienso dedicarle un poco más de la mitad de mi tiempo, porque creo que es uno de los principales desafíos que tenemos en este momento. El hecho es que hicimos unos planes para el transporte sostenible en bien poco tiempo y algunas cosas estamos haciendo, y tendré oportunidad de informar a la Cámara de ellas.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, en nombre del Grupo Vasco tiene la palabra su portavoz, el señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA**: Señor ministro, mi grupo no está por rehuir los problemas —voy a decir con una cierta precisión—, sobre todo los problemas del presente y casi más los problemas del futuro. De los problemas del pasado, veremos lo justo y lo necesario para escarmentar. A este respecto le voy a dar una idea. Dentro de poco es San Juan. No sé si está usted habituado a acudir la víspera a alguna hoguera. Debiera usted organizar este año una hoguera, invitarnos a todos nosotros, invitar también a todos los planificadores que usted conozca que hayan estado en el ministerio y entre todos quemar todos los planes que han hecho en los términos en que usted hablaba; por ejemplo, el Plan director de Infraestructuras. Dicen que el fuego es purificador, y así al día siguiente, ministro, todos iniciamos de verdad una nueva senda, porque hace falta una auténtica revolución. Fíjese, vuelvo a mi juventud y a la suya, por cierto. Y estoy de acuerdo, para todos.

Señor ministro, no sé si me ha entendido mal porque usted me ha dicho: no excluyo a nadie. Si es que yo no le he dicho que excluya a nadie. Lo que le he dicho es que todo no es igual, que yo no quiero un país igual que el de antes, pero un poco más pequeñito, un poquito más jibarizado. Es el mismo desastre, y me temo mucho que a ese desastre podemos ir. Por eso cuando le planteo el tema de la Y vasca no lo estoy haciendo porque esté queriendo que usted nos diga ahora, obra a obra, lo que se va a hacer en todos los sitios. Lo estoy planteando porque se trata de una obra que casi no es suya, ministro. Es que se adoptó la decisión en el Consejo Europeo de Essen, y aquí me ha despistado usted del todo. Si le he entendido bien, me ha venido a decir que lo de los ejes

o las redes transeuropeas no las comparte. Entiendo que no comparte las decisiones tomadas en Essen en sectores como el transporte, la energía, el medio ambiente, o no sé si solo en el sector del transporte. En esto no le he entendido. No he entendido si de verdad ahora me está diciendo que los dos grandes ejes transeuropeos que se definieron en Essen —y los definió el Consejo Europeo, no el ministro de entonces, que colaboró como uno más— efectivamente, usted no los comparte y, en segundo lugar, como no los comparte ¿qué va a hacer? ¿Comparte usted que el primer tren de alta velocidad que había que hacer era Madrid-Sevilla? Con las nuevas lógicas, señor ministro, ¿comparte usted que lo primero que había que hacer era Madrid-Sevilla? Punto uno, y yo no le voy a pedir que lo desmonte, pero sí le pido —porque no estamos hablando de una cosa más— que diga si de verdad este eje transeuropeo usted lo va a retrasar, si va a aplazar el inicio de nuevos tramos o si dieciséis años después va a terminar usted por cumplir con un compromiso europeo que adoptaron los que antes estuvieron o si ya va a aplazarlo hasta no sé cuándo.

También podría preguntarle por otros puntos y otros temas, pero no le voy a pedir eso. Desde esta mañana, señor ministro, le estoy preguntando por criterios. Esto sí me preocupa, porque no los vengo escuchando. Ha habido un momento en que usted ha dicho: abramos todos... Pero, ¿qué va a abrir usted sin criterios, un bazar? ¿Cuáles son los criterios? Porque en algún momento ha dicho: No, depende de la maduración. Yo lo veo muy deslavazado, por lo que escucho. Fíjese que le he hecho la pregunta esta mañana; mire si estoy preocupado por este tema, pero mañana y tarde sigo estando preocupado porque no termino de ver criterios. Por si le sirve, señor ministro, le voy a decir qué tipo de criterios hacen falta a juicio de mi grupo. Para empezar, hay que preocuparse del transporte primero para saber luego qué infraestructuras hay que hacer. En segundo lugar, las infraestructuras tienen que plantearse desde una perspectiva integral e intermodal. Me dice que AENA tiene su presupuesto, lo tendrá, pero el plan tiene que ser intermodal, y esta es la responsabilidad de su ministerio. Por otra parte, nos hace falta un modelo de gestión sostenible y territorialmente equilibrado, y el territorio en Europa no tiene fronteras, por cierto. Yo soy transfronterizo y es pasar un río; no estamos pasando no sé qué cosas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Beloki, tiene que ir terminando.

El señor **BELOKI GUERRA**: Voy terminando.

Además, el que usa y contamina, paga. Por eso, hacen falta tres tipos de criterios, y los enuncio simplemente. En primer lugar, criterios sobre qué hacer y qué no hacer en los próximos años. En segundo lugar, criterios de cómo financiar, a poder ser con fórmulas absolutamente nuevas. Tiene usted que hacer todo lo que se pueda hacer para incrementar lo que hasta el día de hoy está siendo

algo así como: voy a ver si hago un poco menos de lo que hacia. No, creo que hay que buscar fórmulas absolutamente nuevas. En tercer lugar y muy importante, el criterio de cómo actuar desde su ministerio, con seriedad y con transparencia. Podría ponerle infinidad de ejemplos ya que se trata de un ministerio que ha vivido a espaldas de tantas cosas, de tantas instituciones por ejemplo, a las que no se les ha hecho caso ni siquiera cuando planteaban sistemas de cooperación en el tema del transporte. Esto tiene que cambiar radicalmente. Y si usted, en primer lugar, nos define con claridad los criterios y nos dice qué vamos a hacer y qué no vamos a hacer; en segundo lugar, si establece criterios haciendo un esfuerzo enorme para dar con fórmulas que financien una inversión fuerte y, en tercer lugar, si establece criterios para que el ministerio sea absolutamente distinto, porque el día 24 va usted a quemar no a los planificadores, pero si todas las planificaciones que han hecho —los planificadores que vayan allí y que lo vean—, en tal caso igual podemos colaborar.

El señor **PRESIDENTE**: El señor ministro tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Señor Beloki, estoy bastante de acuerdo con lo que usted plantea. Teníamos convocada una conferencia sectorial para el día de ayer en la que íbamos a abordar dos asuntos: Uno, el Plan del transporte ferroviario de mercancías, la conexión con las plataformas logísticas, lo que ya he venido explicando —que, reitero, se lo voy a remitir porque lo único que hay que reconsiderar es la parte financiera del plan para ver un poco el alcance de lo que queríamos hacer—, y estaba acordado con todas las comunidades autónomas. Pero había un segundo objetivo en el orden del día, que eran los criterios que había que introducir para la actualización del PEI. Señorita, yo le voy a enviar mañana también los criterios que pensaba trasladar a todos los consejeros para la actualización del PEI, porque es, nada más y nada menos, que buena parte de las cosas que usted está planteando aquí.

Yo soy consciente de que había que revisar la planificación de las infraestructuras. Pero, cuando digo que hay que revisarlas, hay que revisarlas. Soy consciente de que habrá que decir no a muchas de las infraestructuras que están en el PEI. Pero tenemos un problema, y es que hay muchas infraestructuras que se han empezado que, si no se concluyen, la inversión que hemos hecho es una inversión absolutamente improductiva. Por tanto, tendremos que dar una solución que tienda a hacer productiva una infraestructura que se empezó, con criterios de planificación distintos y nuevos, y que responda —y lo he reiterado muchas veces— más a criterios de eficiencia y de competitividad, de desarrollo de país, de contribuir a la productividad de nuestra economía, etcétera. Tenemos muchos problemas como país, pero uno de los problemas importantes que tenemos como país es la

productividad. Las infraestructuras tienen que estar al servicio de la productividad. Por tanto, señoría, con todos los matices —luego cada uno podemos poner el énfasis o el acento en aquellos que consideremos más importantes—, ya habíamos convocado a los consejeros para revisar el PEI y ya había advertido no solamente a mis colaboradores sino también a todos los consejeros, que la revisión no era para pintar más infraestructuras, y había puesto ya algunos ejemplos en algunos ámbitos del territorio que están en los medios de comunicación. Por tanto, era para eso. Y como los criterios están escritos, yo mañana se los voy a remitir.

Quiero reafirmar mi compromiso con las redes transeuropeas; por supuesto, con los ejes transfronterizos en el Pirineo y también con el eje central. Por eso decía que no concebía cómo se había dejado alguna red que yo considero importante dentro de las redes prioritarias transeuropeas, como es el corredor del Mediterráneo, que estoy seguro de que comparte conmigo que es un eje prioritario. Cuando hablaba de eso, me refería a esto. Los ejes prioritarios tienen que seguir siendo la prioridad de nuestras actuaciones, pero, ¿no lo hemos visto con la nube volcánica? ¿No hemos visto cómo con la nube volcánica se colapsó el tráfico aéreo y no teníamos una alternativa competitiva y eficiente para poder hacer frente a ese desafío como consecuencia de un volcán? Lo he dicho con motivo de la nube volcánica en el Consejo de Transportes de la Unión Europea. He planteado incluso, señoría, un fondo para las redes transeuropeas, para los ejes transfronterizos; he planteado en el seno de la Unión Europea que la inversión en los ejes transfronterizos, como trascienden a un territorio y a una frontera, no computaran en déficit porque era inversión productiva. He abierto ese debate en el seno de la Unión Europea como Presidencia española, porque me parece que es prioritario. Por lo tanto, señoría, estamos hablando de lo mismo.

Usted vino a decir, de forma distinta a como lo hizo el señor Herrera, que quien contamina paga. Yo dije que teníamos que abordar todas las actuaciones para poder financiar las estructuras, vincularlas a los usuarios y, en todo caso, para vincular lo que se recaude para la conservación y el transporte de nuestro país. He hablado de eso desde el primer minuto de mi intervención. Por lo tanto, insisto, estoy dispuesto a hablar de todo eso con S.S., compartiendo alguno de esos objetivos.

Créame que este no va a ser un ajuste pequeñito, y le voy a decir algo más: yo hubiera deseado para este ajuste que algunas infraestructuras no estuvieran empezadas. Hubiera sido deseable, porque hubiera sido todo más fácil. Ahora, el dilema que tenemos es cómo somos capaces de rentabilizar esa inversión que ya está producida, pero a la que le falta el 50, el 60 o el porcentaje que sea de ejecución. Este, créame, es el mayor problema que se nos plantea; lo otro, hubiera sido mucho más fácil. Por lo tanto, tenemos que ser capaces de responder al desafío de ordenar y planificar mejor toda la infraestruc-

tura y el transporte y, a su vez, rentabilizar la inversión que está hecha en algunos ámbitos. Este es el desafío que tenemos por delante.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, en nombre de Convergència i Unió tiene la palabra el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Señor ministro, usted habla de un gran ajuste, y tiene razón, pero, a pesar de esto, creo que debería usted compartir algunas cuestiones, porque compartir algunas cuestiones puede ayudar a resolver mejor los problemas. ¿Hacen falta más infraestructuras? Radicalmente, sí. Antes he hablado de unas, me permitirá ahora que hable de otras a las que usted también se ha referido: las cercanías. En cuanto a las cercanías, no voy a hablar de sus virtudes desde el punto de vista de la sostenibilidad, pero sí desde otros dos puntos de vista muy interesantes como son la contribución a la mejora de la productividad de los sistemas y otro muy importante que nos interesa a todos. El principal problema español es sobre todo el desempleo, y las cercanías aumentan las posibilidades del mercado laboral, aumentan las posibilidades de que una persona se pueda incorporar al mercado laboral si hay un buen servicio de cercanías. Creo que este es un reto importantísimo y es también el tipo de infraestructuras al que, a mi entender, debemos darle prioridad. Por lo tanto, la respuesta a la pregunta de si hacen falta más infraestructuras es sí; sinceramente, sí. Hace falta también, y se ha dicho, usarlas mucho mejor. Voy a poner un ejemplo para que nos podamos entender. Se plantea que el puerto de Tarragona tenga una buena salida al valle del Ebro, se plantea hacer un autoría paralela... Ya tenemos la autopista, pero la tenemos vacía; a lo mejor, haciendo sencillos tratos se puede utilizar pasado mañana. **(El señor Herrera Torres: Sí, señor.)** Estas cosas son las que se pueden y se deben hacer. No se trata de decir que haya una autopista que se ponga en servicio en 2014 o en 2015, cuando sabemos que no podría estar ni en 2020; en cambio, lo otro sí lo podemos hacer. Por tanto, hace falta usar mejor las infraestructuras que tenemos.

En definitiva, señor ministro, en época de austeridad hacen falta algunas reglas. Toda la austeridad que sea usted capaz de aplicar, sea el 25 o el 40 por ciento, puede ser extraordinario, pero habría que mantener dentro de lo posible los presupuestos de inversión. Asimismo, invertir utilizando fórmulas de financiación privada, daría más margen para la política social. Finalmente, harían falta mecanismos justos de pago por uso, para que no pague el señor de Vallecas el viaje en porche del señor de Las Rozas a Benidorm. Hay que decirlo así, porque así nos entendemos todos. En relación con la búsqueda de recursos, venda usted algunos activos, que además lo van a gestionar bien también desde otra parte. Esto hay que plantearlo. Y contribuyamos a la productividad.

Señor ministro, estamos tutelados, nos guste o no, por muchos. Algunos dicen que estamos en un protectorado. A mí esto no me gusta mucho, pero algunos lo dicen, es la idea. En épocas de soberanía económica compartida con la Unión Europea, todo lo que hacemos y decimos en cualquier materia, pero sobre todo de infraestructuras, debe ser y parecer además solvente ante el mundo. En definitiva, señor ministro, solo podremos invertir de aquí en adelante, tanto vía presupuesto como privadamente, lo que se nos financie desde el sistema financiero, lógicamente, internacional, y deben ser proyectos solventes y eficientes.

Para acabar, señor ministro, en esta casa se ha hablado desde hace muchos años de infraestructuras. Algún diputado ya me ha oído leer esto, pero es que me gusta mucho. Me va a perdonar, pero esto me gusta más que a usted el Atleti. Es algo que se hizo aquí hace 160 años. Decía un señor diputado —luego les diré quién era—: Lo que nos hace falta es una gran cruz de ferrocarriles que atraviese nuestro territorio de norte a sur y de este a oeste. Y añadía: Cuando oía y leía que la Inglaterra, la Francia, la Alemania se esforzaban por cubrir sus territorios con una red de ferrocarriles, repetía yo sin cesar no red, sino cruz es lo que nosotros necesitamos, y esta cruz la considero destinada a operar nada menos que nuestra salvación económica, a la manera que la cruz mística del calvario ha operado la regeneración de la especie humana. Es una compota espiritual ferroviaria que creo que vale la pena poner también en la hoguera de San Juan.

El señor **PRESIDENTE**: Señor ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Vamos a tener que organizar la hoguera de San Juan. Estoy dispuesto a ello. **(Risas.)**

Señor Macias, ha reiterado usted algunas cuestiones que comparto, tanto en relación con la productividad como con el mejor uso de las infraestructuras que tenemos, así como algunos criterios y mecanismos de uso y de financiación, y se ha referido al plan extraordinario. Pues bien, cuando estaba escuchándole, recordé que también se había referido a ello el portavoz del Grupo Popular y que no hice yo una referencia a algún tema. El Plan extraordinario de inversiones tiene ahora para el sector aún más interés que hace unos días. Por tanto, estoy seguro de que estamos en condiciones de mantenerlo e incluso, si lo consideramos, de mejorarlo. Estoy seguro de que estamos en esas condiciones. Entre otras cosas, debemos saber que, en la medida en que se hace un ajuste público y se reduce el déficit de las cuentas públicas, estamos también contribuyendo a que haya más posibilidades de que el sector financiero pueda acometer inversiones en el ámbito de la empresa y del sector privado, porque disminuye la deuda y, en consecuencia, puede haber más posibilidades de crédito. Es así. Hay menos deuda, en este caso menos

deuda pública, y por tanto podemos aligerar en relación con el sector privado todo lo que tiene que ver con la financiación.

Es verdad que teníamos unos acuerdos, es verdad que ya teníamos el OK del Eurostat a todos los proyectos que teníamos incluidos en el PEI y que, además, teníamos el apoyo a la mayoría de los proyectos de las entidades financieras, pero le he dicho —y reitero— que hay actuaciones que tenemos que reconsiderar y vamos a hacerlo, porque en la actuación que se estaba haciendo hay inversiones que, a mi juicio —y podemos compararlo—, son prioritarias y que se deben mantener; probablemente la única posibilidad de mantener alguna de ellas es trasladándolas al Plan extraordinario de infraestructuras. Por eso tenemos que hacer un ajuste en relación con el Plan extraordinario previsto.

No lo he dicho en mi intervención —fue una laguna—, pero también tenemos prevista la venta de algunos activos. Les anuncio, señorías, que tengo la intención de adelantar la norma, acelerar el proceso para poder convertir AENA en una sociedad mercantil, porque eso va a facilitar la incorporación del sector privado a AENA. No son los únicos activos de los que estamos hablando, pero esa decisión la quería comentar y viene bien que usted me plantee este tema para poder hacerlo. **(El señor Macias i Arau pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Macias, no se trata de reabrir el debate.

El señor **MACIAS I ARAU**: Es por un olvido imperdonable. He hecho una cita sin decir de quién era.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, todos nos hemos quedado esperándolo, porque ha dicho que iba a citar el nombre y no lo ha hecho. Dígalo, por favor.

El señor **MACIAS I ARAU**: Se trata de un precursor nuestro, el diputado don Andrés Borrego, que además de diputado era periodista, considerado el padre del periodismo parlamentario, que en principio fue colaborador de Riego y acabó canovista. Entre tanto, pasó por esta compota ferroviaria-espiritual.

El señor **PRESIDENTE**: No le quepa duda de que se lo trasladaremos al señor Bono, presidente del Congreso.

Finalmente, tiene la palabra el señor Ayala antes de cerrar el ministro.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señor presidente. **(Risas.)**

El señor **PRESIDENTE**: Perdón. Tiene la palabra el señor Simancas. Disculpe el grave error.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Solo diré tres palabras, señor presidente. Señor ministro, enhorabuena y Forza Atleti.

El señor **PRESIDENTE**: Para concluir la larga sesión de esta tarde, tiene la palabra el señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Señorías, simplemente he tratado de describir una realidad como yo la he recibido y como entiendo que hay que afrontarla en este momento. Creo que he hablado con transparencia y claridad, que he conseguido también el objetivo de sensibilizar a todas SS.SS. ante

el nuevo escenario que tenemos por delante. He planteado —y reitero— la posibilidad de acordar y de priorizar un planteamiento de acuerdo que lo extiendo a gobiernos autonómicos y, por supuesto, a todas SS.SS., sabiendo que la responsabilidad de la decisión será del ministro de Fomento.

Muchas gracias. Que gane el Atlético de Madrid.

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

Se levanta la sesión.

Eran las ocho y cincuenta 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**

