



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

---

## COMISIONES

**Año 2010**

**IX Legislatura**

**Núm. 591**

---

## FOMENTO

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

**Sesión núm. 36 (extraordinaria)**

**celebrada el jueves 22 de julio de 2010**

---

Página

### **ORDEN DEL DÍA:**

**Comparecencia del señor ministro de Fomento (Blanco López), con objeto de informar sobre los planes del Ministerio de Fomento ante el nuevo escenario presupuestario. A petición propia. (Número de expediente 214/000178.) .....**

**2**

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

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar comienzo a la sesión extraordinaria de la Comisión de Fomento en el día de hoy, a petición propia del Gobierno, para informar sobre los planes del Ministerio de Fomento ante el nuevo escenario presupuestario. Quiero recordar que el ministro, en su comparecencia del pasado 19 de mayo, se comprometió a volver a esta Comisión de Fomento, lo cual agradecemos que lo haya hecho, a pesar de ser en sesión extraordinaria, con gran rapidez para, a continuación, informar sobre estos planes y ajustes presupuestarios. Vamos tramitar la Comisión de manera que, una vez que intervenga el ministro, los grupos parlamentarios, en orden de menor a mayor, tendrán un tiempo máximo de quince minutos en una primera intervención; contestará el ministro a las preguntas que se le planteen; habrá una réplica de cada grupo parlamentario con un tiempo máximo de cinco minutos y cerrará el ministro. Sin más, tiene la palabra don José Blanco, ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Como acaba de subrayar el presidente, y tal y como he comprometido en la Cámara y en esta Comisión, comparezco, a petición propia, para informarles sobre los planes del Ministerio de Fomento ante el nuevo escenario presupuestario. Como saben, señorías, al igual que la mayoría de los países de la Unión Europea y del G-20, España ha asumido un compromiso de acelerar sus programas de reducción del déficit público. Considero importante señalar que, independientemente de la inestabilidad de los mercados financieros de la zona euro, la búsqueda de un nuevo equilibrio entre ingresos y gastos en las cuentas públicas de las administraciones es una necesidad inaplazable. El déficit público actual presenta un componente coyuntural motivado por los estabilizadores automáticos y por las políticas de estímulo que, tanto en España como en todos los países del G-20, se han llevado a cabo para combatir la caída de la actividad económica en las primeras fases de esta crisis. Pero la mayor parte de nuestro déficit es estructural, ya que, tal como señala el último informe de la Comisión Europea, el 75 por ciento del incremento de los ingresos fiscales, entre 1995 y 2006, era de naturaleza transitoria y claramente vinculado al insostenible bum del mercado inmobiliario. Reitero: último informe de la Comisión Europea. Quiero hacer esta reflexión para señalar que no estamos ante una situación pasajera, la política de financiación de infraestructura de transporte, como todas las políticas que consumen gran cantidad de recursos públicos, debe de ser reformulada.

Señorías, solo en los últimos seis años la inversión ejecutada en nuestras redes de comunicación y transportes ha superado los 86.000 millones de euros, 14 billones de las antiguas pesetas. En este tiempo hemos doblado la inversión frente a nuestros vecinos europeos

y llegamos a triplicar la inversión realizada por países como Reino Unido o Francia. De tal forma que hoy España —y todos nos debemos sentir orgullosos de ello— es el primer país de la Unión Europea en kilómetros de autovías y autopistas y, a finales de este año, nos convertiremos en el país de Europa con mayor longitud de red de alta velocidad: 2.000 kilómetros. Renfe es en la actualidad el operador con el parque móvil más avanzado de toda Europa; AENA es el primer operador a nivel mundial con un tráfico anual de pasajeros de en torno a los 200 millones de pasajeros; Madrid-Barajas y Barcelona se sitúan entre los diez mayores aeropuertos europeos; Barcelona es el primer puerto de cruceros del Mediterráneo; el puerto de Algeciras está entre los siete primeros de Europa en tráfico total y, junto con el de Valencia, son líderes de tráfico de contenedores en el Mediterráneo.

Por tanto, aunque tenemos algunos déficits que corregir, como el transporte ferroviario de mercancías, estamos a la cabeza de Europa en dotación de infraestructura de transporte, pese a ser la quinta economía europea. Esta fuerte inversión pública, además de contribuir al desarrollo de las redes de transporte en nuestro país, ha permitido a las empresas del sector convertirse en referentes del primer nivel en el mercado internacional. Ahora bien, tenemos que reconocer que la planificación —ya lo he subrayado en esta Comisión y en cuantas comparecencias y entrevistas he formulado desde que soy ministro de Fomento— desarrollada, a lo largo de las últimas décadas, fue concebida en periodos expansivos de la economía, considerando tanto ingresos coyunturales como estructurales y bajo el reto de hacer más que el Gobierno precedente. Se instaló una presión colectiva en materia de infraestructuras por tener lo mejor de todo en todos los sitios; una ambición que ni países más ricos que España se podían permitir. Durante mucho tiempo predominó un enfoque en el que primaba más los millones de euros invertidos en nueva infraestructura, que una evolución y un avance equilibrado y eficiente de nuestro sistema de transportes, es decir, se hablaba mucho de infraestructuras y poco de transportes. Saben que estamos cambiando esta política, pero no podemos dar un giro de 180 grados, porque tenemos en ejecución multitud de infraestructuras por todo el territorio, por lo que, si no las finalizamos, estaríamos dejando como improductivo un gran volumen de recursos públicos ya invertidos.

Aun así tenemos que aprovechar más lo que ya tenemos y construir lo que verdaderamente es necesario, conjugando competitividad, racionalidad económica y cohesión territorial. En este sentido, nos replantaremos la construcción de nuevas autovías en corredores donde existan autopistas de peaje no saturadas, arbitrando, según los casos, medidas que favorezcan la accesibilidad y la cohesión territorial. Con las líneas de alta velocidad construidas hasta la fecha ya hemos avanzado mucho en la conectividad entre la mayoría de las comunidades autónomas. Por tanto, con el objetivo de asegurar la

cohesión territorial, necesitamos avanzar, sobre todo, en las líneas troncales de alta velocidad del país que todavía no han sido finalizadas, porque finalizar estas líneas supondría un recorte de tiempo muy importante en las conexiones ferroviarias de toda la Península. La planificación y ejecución de un kilómetro de autovía o de alta velocidad tiene que servir siempre para ayudar al desarrollo socioeconómico del país, nunca para dificultarlo. Por eso, hemos puesto en marcha un conjunto de medidas que nos van a permitir sacar el máximo partido a cada euro que se invierta desde el Grupo Fomento y reducir el gasto corriente y de funcionamiento; y lo vamos a hacer tanto desde la perspectiva de la priorización de las inversiones, con criterios de eficiencia económica y social, como de la reducción de sus costes.

En relación con las nuevas prioridades, nos marcamos el reto de potenciar el transporte ferroviario de mercancías. Un transporte clave para reducir los costes logísticos y potenciar la competitividad de las empresas. Para tal fin, les anuncio que convocaremos la conferencia sectorial, aplazada, para la primera quincena de septiembre, con todas las comunidades autónomas, en la que definiremos, fruto del consenso que ya hemos establecido, un plan estratégico del transporte ferroviario de mercancías en España que contenga los siguientes aspectos: definición de un mapa de la red ferroviaria de infraestructura lineal y nodales, de carácter estratégico, y sus condiciones de explotación, orientadas a la máxima eficiencia del sistema; incremento y mejora de la calidad de los servicios ferroviarios: fiabilidad, puntualidad, regularidad y precios; así como actuaciones estratégicas para impulsar, de forma coordinada, el I+D+i, y mejora de la gestión del sistema mediante la integración y cooperación de todos los agentes intervinientes y desarrollo o modificación de la normativa asociada. Además de una mejor planificación de la inversión futura, estamos ajustando al máximo los gastos corrientes. Reitero lo ya dicho en la Comisión, con el Plan de austeridad vamos a ahorrar 1.300 millones de euros y con la aplicación del Plan de eficiencia, que les he anunciado en esta Comisión el pasado 19 mayo, vamos a conseguir una reducción del 22 por ciento, de media, en los costes de construcción de nuevas infraestructuras; subrayó, una reducción del 22 por ciento, de media, en los costes de construcción de nuevas infraestructuras.

Asimismo, con el nuevo modelo aeroportuario vamos a mejorar la eficiencia y la eficacia del sistema para hacerlo más competitivo y fortalecer así nuestro sector turístico y, por otro lado, la nueva Ley de Puertos, que esta Cámara aprobó en el día de ayer, nos permitirá una gestión más flexible y eficaz y reducirá los costes portuarios para así favorecer la competitividad de nuestro transporte marítimo. Vamos a impulsar las denominadas autopistas del mar, favoreciendo nuestro comercio exterior con países europeos. En este sentido, les anuncio que, fruto de los acuerdos firmados con el Estado francés, pondremos en servicio la autopista del mar de Gijón el próximo mes de septiembre y la de Algeciras-Vigo antes

de que finalice este año. Señorías, estamos abordando, en un muy breve periodo de tiempo, las grandes reformas estructurales que mejorarán la eficiencia y la eficacia en la gestión del sistema de transportes y que nos permitirán un ahorro importante de costes; su impulso e implantación reflejan el trabajo que, día a día, desarrolla un grupo de profesionales que conforman la Administración General del Estado —un papel que merece ser reconocido—, si bien también quiero destacar y agradecer la labor llevada a cabo por los diputados de esta Comisión, cuyo trabajo y dedicación han permitido sacar adelante importantes reformas.

Una vez avanzadas y sentadas las bases normativas que nos van a permitir optimizar al máximo nuestros recursos, abordaremos en profundidad el asunto de la financiación de las infraestructuras. Para tal fin, quiero proponer la constitución de una subcomisión, en esta Cámara, en línea con la resolución aprobada en el día de ayer del debate del estado de la Nación, a iniciativa del Grupo Popular y acordada con el Grupo Socialista, para fijar los criterios de actualización del PEIT y formular propuestas que propicien un marco estable de financiación de las infraestructuras y su mantenimiento. En este campo, saben que el Gobierno está decidido a revisar viejos dogmas y, en tal sentido, enviaremos una información con la documentación sobre los criterios de actualización del PEIT, que sirvan de base para su debate y para su reflexión. Porque no está de más recordar una obviedad: en materia de infraestructura de transporte nada es gratis, o contribuyen a financiar su construcción y su conservación, en mayor medida, quienes más las usan, o las pagamos todos. Este es un debate relevante, por lo que las conclusiones de esta subcomisión nos deben de permitir, en primer lugar, mejorar la eficiencia y sostenibilidad económica y medioambiental de nuestro sistema de transportes y, por tanto, la competitividad de nuestra economía; en segundo lugar, que es lo que más me importa, fijar un marco duradero, que trascienda a los distintos gobiernos, que proporcione un horizonte de estabilidad a las empresas del sector y al desarrollo y conservación de las infraestructuras y, por último, debemos acordar un sistema de financiación de infraestructuras que garantice el máximo grado de equidad social, en el marco de los principios de la Unión Europea de que el que usa, paga, y el que contamina, paga.

Abundando en este aspecto de la sostenibilidad económica del sistema de transportes, también debemos plantearnos la prestación de los servicios ferroviarios de modos que sean sostenibles, social y medioambientalmente. Quiero dejar claro que esta no es una cuestión de rentabilidad económica, si se tratara de eso no tendría sentido la prestación de buena parte de los servicios ferroviarios existentes. No se trata de rentabilidad económica, es por tanto, y sobre todo, una cuestión de rentabilidad social y medioambiental. Una rentabilidad social que no existe cuando los propios ciudadanos abandonan esas líneas por alternativas más eficientes en tiempo y en costes, porque, aun admitiendo que el

servicio puede ser mejorado en algunos casos y ello pueda incentivar la demanda, lo que nos demuestran los estudios realizados es que hay casos en que, incluso con esas medidas, no hay demanda potencial por parte de los usuarios.

Cuando decimos que el tren es un medio eficiente energéticamente, lo decimos siempre para supuestos niveles de ocupación adecuada. Tenemos que entender que mover un tren de 170 toneladas para que circule prácticamente vacío es hacer uno de los usos más ineficientes de la energía y de los recursos públicos. El Estado tiene la obligación, en el marco de sus competencias, de garantizar la movilidad de los ciudadanos y ello debe satisfacerse mediante aquellos modos que, asegurando un servicio de calidad adecuado, se ajusten mejor a la demanda existente y garantizando el mejor uso posible de los recursos públicos. Por eso, el Consejo de Ministros alcanzó un acuerdo para fijar las bases para declarar de interés público algunos servicios de transporte ferroviario de viajeros. Acuerdo que deberá ser un punto de inflexión en la reorganización de nuestros servicios ferroviarios y que asegurará la prestación de los servicios de interés público, aplicando el reglamento comunitario sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, porque desde el año 2007 es la Unión Europea la que fija las reglas de las subvenciones a las empresas ferroviarias. Antes del 30 de noviembre presentaré, al Consejo de Ministros, la relación de los servicios ferroviarios de transporte de viajeros, así como los tramos y frecuencias que serán garantizados mediante la declaración de obligaciones de servicio público. Recordemos que en unos años se liberalizará el transporte de viajeros por ferrocarril y es fundamental hacer este tipo de reformas que salvaguarden aquellas líneas que, de verdad, presten un servicio público sostenible, social y medioambientalmente. Quiero decir muy claro que no me voy a escudar en la crisis económica o en la normativa europea para justificar esta decisión, porque, aunque son razones de peso, la realidad es que estamos ante una simple cuestión de responsabilidad y de sentido común.

Señorías, saben que, además de la reformas estructurales para mejorar la competitividad del sector transporte, de los planes de eficiencia y de las nuevas vías que debemos acordar para la financiación de nuestras infraestructuras, tenemos que abordar inevitablemente un ajuste presupuestario que, como ya dije en mi comparecencia en el mes de mayo, nos obliga a replantearnos todo el programa de inversión pública del Ministerio de Fomento para los próximos cuatro años. Saben que este ajuste influye en prácticamente todas las políticas del Gobierno. Estamos compaginando la racionalización de la Administración General del Estado y del sector público empresarial con medidas dolorosas para cualquier Gobierno, como puede ser la reducción de las remuneraciones de los empleados públicos. Es un ajuste severo y necesario que, lógicamente, también compromete —y compromete mucho— la actividad inversora del Minis-

terio de Fomento, al representar el 70 por ciento de la inversión total de la Administración General del Estado. Con este ajuste el Ministerio de Fomento y las empresas de su grupo verán reducidos sus recursos presupuestarios en 1.435 millones de euros, lo que disminuirá de forma inmediata —me refiero para este año— la capacidad de inversión prevista en 2010, pero esta contracción de la inversión se mantendrá en los años siguientes hasta conseguir el equilibrio presupuestario en 2013. Se trata de un objetivo muy ambicioso de reducción del gasto público que contribuirá, de forma decisiva, a la sostenibilidad de nuestras cuentas públicas y a la recuperación de la senda de estabilidad presupuestaria en el plazo comprometido con nuestros socios europeos.

Señorías, este año 2010 vamos a licitar obra pública, con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, a los presupuestos ordinarios, por valor de 5.568 millones de euros, a esta cantidad habrá que sumarle la licitación que se va movilizar por el Plan extraordinario de infraestructuras, sobre el que mantenemos el objetivo de movilizar al menos 17.000 millones de euros. La licitación de las obras de colaboración público-privada comenzará este verano, como ya había anunciado, y acompasaremos el ritmo de la licitación a la evolución de los mercados financieros. Por tanto, no se detiene la licitación y tampoco la ejecución de inversiones. En los años 2009-2012 la inversión media anual en infraestructuras será similar a la ejecutada en un período de bonanza económica, como fue el cuatrienio 2005-2008, que alcanzó la cifra de 13.945 millones anuales, que era un 65 por ciento superior a la realizada en el período 2000-2003, que fue de 8.400 millones de euros. Es decir, vamos a mantener la media de la inversión en este periodo —balance de los cuatro años— en torno a 13.945 millones de euros. Además, quiero señalar que no toda la reducción de la inversión se debe al ajuste presupuestario. Tenemos que contemplar su explicación en dos factores claramente diferenciados. El primero sí es un factor de estabilidad presupuestaria, motivado por la necesidad de acelerar la reducción del déficit público en línea con los demás países europeos, y conllevará que prolonguemos en el tiempo actuaciones con menor grado de ejecución en materia exclusivamente de carreteras y ferrocarril; no están afectados los aeropuertos, ni los puertos, ni marina mercante, etcétera. El segundo es un factor ligado al ciclo inversor. Las grandes inversiones acometidas en los últimos años hacen que nuestras necesidades reales de nuevas infraestructuras de transporte sean notablemente menores, llegando incluso en algunos casos, como el portuario, el aeroportuario y el de carreteras, a estar cerca de una situación —cuando concluyan algunas actuaciones— de sobrecapacidad.

Como SS.SS. conocen, el 29 enero, el Consejo de Ministros adoptó un primer acuerdo para declarar la no disponibilidad de crédito presupuestario por un valor de 5.000 millones de euros, de los cuales 1.760 millones afectan al Ministerio de Fomento en todos los capítulos y programas de su presupuesto. En este primer ajuste, la

inversión directa del Ministerio de Fomento y las aportaciones patrimoniales a las empresas dependientes, capítulo 6 y capítulo 8, se vieron reducidas en 1.750 millones de euros. Con este escenario presupuestario y considerando una senda presupuestaria a futuro según lo establecido en la Ley General Presupuestaria, se realizó una primera reprogramación de las actuaciones en marcha en el Ministerio de Fomento. No obstante, como he dicho antes, debido a la inestabilidad de los mercados financieros de la zona euro y a la urgente necesidad de equilibrar nuestras cuentas públicas, adoptamos la decisión de anticipar la reducción del déficit. Así, el Consejo de Ministros, en su reunión de 20 mayo de 2010, aprobó un segundo acuerdo de no disponibilidad de crédito para este ejercicio 2010 de 2.425 millones de euros, de los que 1.700 son asumidos por el Ministerio de Fomento, y además aprobó un ambicioso Plan de estabilidad para el periodo 2011-2013, que persigue —y lo vamos a cumplir— la reducción de nuestro déficit al 3 por ciento del PIB en 2013. A pesar de que el objetivo general del Plan de estabilidad está claro, resultaba necesario establecer una senda presupuestaria de futuro. Las actuaciones que desarrolla el Ministerio de Fomento son plurianuales, por lo que resulta necesario concretar y cuantificar los escenarios presupuestarios de futuro, labor que hemos realizado conjuntamente con el Ministerio de Economía y Hacienda. Por eso, para llevar a cabo el ajuste, hemos tenido que analizar, además del ejercicio 2010, los ejercicios siguientes hasta 2015, para poder reprogramar las actuaciones en un período suficiente de tiempo. En primer lugar, hemos analizado el impacto de nuestra restricción presupuestaria, una restricción lógicamente mayor que aquella de la que se disponía en el momento de planificar y de licitar las infraestructuras que estamos construyendo. Estamos hablando de obras ahora en ejecución cuya planificación se remonta a entre cinco y diez años atrás. Además, hemos querido hacer partícipes de nuestros trabajos tanto a las asociaciones empresariales y a los representantes sindicales, como a los responsables autonómicos; con todos ellos nos hemos reunido. Hemos mantenido reuniones con los consejeros, con los delegados del Gobierno de todas las comunidades autónomas, con las empresas y también con los sindicatos, en las que les hemos explicado el alcance del ajuste y las repercusiones que este va a tener en las actuaciones que este ministerio tiene que afrontar. Todas ellas tienen impacto en los territorios, por lo que hemos querido compartir la priorización de las actuaciones. Señorías, actualmente el Ministerio de Fomento y las empresas de su grupo mantienen 1.166 contratos de obra nueva, en fase de ejecución, con presupuesto superior a un millón de euros. Reitero, 1.166 contratos de obra nueva, en fase de ejecución, con presupuesto superior a un millón de euros. Cuando hablo de obra nueva no me estoy refiriendo a las obras de conservación. Por ello, el primer ejercicio que hemos realizado ha sido el de definir los criterios sobre los que íbamos a plantear la reprogramación presupues-

taria, unos criterios estudiados para minimizar el impacto del ajuste en nuestro sistema de transportes y en la actividad de las empresas. Hemos decidido mantener la prioridad de potenciar el transporte de ferrocarril en su triple vertiente —alta velocidad, mercancías y cercanías—, porque consideramos que la renovación de nuestra red ferroviaria es la forma más eficaz de aumentar la competitividad, la seguridad y la sostenibilidad de nuestro sistema de transporte. En este sentido, quiero comunicarles que estamos llevando a cabo estudios —entre otras cosas, para refutar algunos argumentos— sobre la rentabilidad económica y social de las líneas de alta velocidad que estamos ejecutando y que pondré a su disposición en cuanto los tengamos finalizados. También consideramos una prioridad la inversión en mantenimiento y conservación, en línea con el objetivo de sacar el máximo provecho a la infraestructura existente antes de construir una obra nueva. Con carácter general, hemos priorizado las obras con muy avanzado grado de ejecución, es decir, aquellas infraestructuras que están a punto de ser puestas en servicio. En el caso de las carreteras, priorizamos las obras que finalicen en 2010 y 2011 y en las líneas de ferrocarril, además de este criterio, hemos priorizado aquellas líneas que responden a ejes troncales o con un avanzado grado de ejecución cuya finalización permita rentabilizar la inversión ya ejecutada.

El siguiente criterio ha sido limitar al máximo la rescisión de contratos —este es un criterio sobre el que han hecho especial hincapié los representantes de las cinco asociaciones empresariales con las que nos hemos reunido— para reducir al máximo la afección a la cartera de las empresas. Para minimizar la rescisión, hemos tenido que maximizar la reprogramación de las actuaciones y así ajustarlas al nuevo escenario presupuestario, aunque se prolonguen los plazos de su ejecución. Señorías, la aplicación de los nuevos límites de gasto, más restrictivos que la previsión presupuestaria, significa que en algunas obras, en este momento del año, ya hemos certificado todo lo correspondiente a la nueva anualidad. Como consecuencia de esto, algunas de las obras reprogramadas contarán con un retraso que puede oscilar, en función de su grado de ejecución, entre uno y cuatro años. También vamos a aprovechar esta reprogramación para aplicar la orden de eficiencia en aquellas obras que nos permitan —ya les anuncio que hemos trabajado y hay varias obras que responden al parámetro que voy a indicar— plantear modificados a la baja, aplicando métodos constructivos alternativos más eficientes y con los mismos estándares de confort y seguridad. **(Rumores.)** En algunos proyectos, cuando haya actuaciones que no se puedan iniciar hasta que finalicen otras, procederemos a la suspensión temporal. Por ejemplo, para que lo entiendan, el montaje de vía y la electrificación se suspenden temporalmente al retrasarse las obras de plataforma. De esta forma, solo hemos rescindido obras en los siguientes casos: en primer lugar, obras con modificados elevados que ponen en riesgo la viabilidad del

contrato; en segundo lugar, aquellas actuaciones que no se justifican, tras aplicar los nuevos criterios de priorización, en función de la rentabilidad social y la demanda real y potencial estimada; en tercer lugar, obras que puedan ser licitadas mediante fórmulas de colaboración público-privada y, por último, aquellas actuaciones paralelas a vías de alta capacidad ya en servicio y que con el tráfico actual y sus previsiones estimadas originarían problemas de viabilidad económico-financiera en las infraestructuras ya ejecutadas, como está sucediendo ahora en la autovía Madrid Toledo. Esto permitirá no dejar infraestructuras existentes infrautilizadas.

Como resultado de la aplicación de estos criterios, 885 contratos de obra nueva siguen su curso, sin ninguna alteración ni reprogramación, y reprogramaremos los plazos en 199 contratos. Quiero matizar que digo «en aproximadamente 199 contratos», porque aunque el diálogo con las empresas está muy avanzado, la cifra puede no ser definitiva, porque puede que alguna empresa —no se ha dado el caso hasta ahora—, con el criterio de reprogramación, prefiera la rescisión a la reprogramación. Por tanto, es una cifra estimativa, prácticamente definitiva. Reitero: De los 199 contratos reprogramados, 112 serán en carreteras, 87 en ferrocarriles, ninguno en aeropuertos, ninguno en puertos y ninguno en salvamento marítimo. Vamos a rescindir 32 contratos, de los cuales 12 se van a contratar de nuevo mediante colaboración público-privada, 7 de carreteras y 5 de ferrocarriles, y 2 se licitarán nuevamente con cargo al presupuesto ordinario, una vez definida la solución constructiva más eficiente, que permita realizar la infraestructura a un coste sensiblemente menor. Por tanto, el número total de obras que quedarán restringidas será de 18, cuya licitación será reprogramada en virtud de los nuevos criterios de eficiencia y rentabilidad social expuestos anteriormente, así como de la disponibilidad presupuestaria futura. Resumiendo, seguirán el curso ordinario previo al ajuste presupuestario el 80 por ciento de los 1.116 contratos de obra nueva, más de un millón de euros, del Ministerio de Fomento y las empresas de su grupo; reprogramaremos la ejecución del 17 por ciento de los contratos y planteamos la rescisión del 2,7 por ciento. Los contratos que son objeto de rescisión serán entregados a SS.SS. al acabar mi comparecencia.

Somos conscientes de que este ajuste va a tener una importante repercusión en las empresas del sector de la obra civil. Por ello, ya hemos iniciado el proceso de diálogo con estas, para explicarles el alcance y los criterios seguidos para hacer la reprogramación. Fundamentalmente se van a ver afectadas las obras de carretera, donde vamos a bajar los niveles de gasto en obra nueva. Tenemos que ser conscientes de que España es hoy el país de Europa con más kilómetros de autovía, de que se ha hecho una apuesta los últimos veinte años por transformar nuestra red de carreteras que ha tenido indudables beneficios para la movilidad, seguridad y también para impulsar al sector empresarial dedicado su diseño y construcción, pero ahora estamos ante una elección de

coste de oportunidad. Los recursos públicos son limitados. Por tanto, hay que entender que si hay que retrasar algo, es lógico que lo hagamos en donde vamos por delante. El sector de la obra civil se tendrá que reestructurar como lo están haciendo otros sectores que en los últimos años han experimentado un gran crecimiento basado en un desarrollo que excede las necesidades reales del país. Estamos convencidos de que nuestras empresas, que cuentan con un prestigio internacional indiscutible, están en condiciones de dar respuesta a los problemas a los que se enfrentan los países que cuentan con una red de infraestructuras desarrolladas, pero también los países emergentes, que comienzan ahora a desarrollar sus infraestructuras de transporte para mejorar su competitividad. En esta línea, además de impulsar consorcios con la participación de las empresas del Grupo Fomento que se presentan en concursos internacionales o sin nuestra participación, a lo largo del último año hemos organizado numerosas visitas de responsables políticos y técnicos de varios países, dando a conocer la experiencia de nuestro país y de las compañías españolas en el sector de las infraestructuras y de los transportes. Dada la creciente importancia que está adquiriendo esta actividad de mi departamento, he decidido elaborar un plan de apoyo a la internacionalización de nuestras empresas, para estructurar todas las actuaciones que se lleven a cabo con tal fin.

Señorías, como comprenderán, a ningún ministro de Fomento le resulta fácil decir que se van a rescindir algunos contratos y que se van a ralentizar obras. Tampoco es lo más popular plantearse cerrar líneas de ferrocarril socialmente ineficientes o preguntarse si tiene que salir gratis el uso de las infraestructuras, pero sepan que tengo la absoluta determinación no solo de salvar lo mejor posible la situación del presente, sino sobre todo de garantizar un escenario de sostenibilidad a largo plazo en la construcción, explotación y conservación de las infraestructuras y en la provisión de los servicios de transporte. Por eso hemos emprendido todas las reformas estructurales necesarias del sector transportes para mejorar su competitividad; por eso hemos implantado un plan de eficiencia, para hacer más infraestructuras gastando menos, y por eso estamos decididos a acordar un marco que garantice la estabilidad en la financiación de infraestructuras. La realidad es la que es y hay que gobernarla con responsabilidad. Este Gobierno está dispuesto a hacer cosas, aunque no sean las que más le convengan políticamente. Esta crisis, la más grave en la economía internacional en los últimos ochenta años, no la ha inventado el Gobierno de Rodríguez Zapatero, por mucho que algunos intenten hacerlo creer, pero es este Gobierno el que tiene la responsabilidad de hacer las reformas convenientes y tomar las medidas necesarias para corregir nuestros desequilibrios y sentar las bases de un sólido crecimiento en el futuro. No les pido su apoyo incondicional, tampoco les pido que no nos critiquen, solo les pido que sean conscientes de la realidad en la que estamos y que colaboren con sus alternativas

para mejorarla, porque solo así estaremos haciendo un buen servicio al conjunto de los ciudadanos. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, terminada esta primera intervención del ministro, tiene la palabra, en nombre del Grupo Mixto, el portavoz del Bloque Nacionalista Galego.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Entiendo que se debe distribuir a los portavoces la relación de los contratos escindidos antes de continuar. ¿Podemos dar un descanso de cinco minutos?

El señor **PRESIDENTE**: Damos un descanso de cinco minutos. **(Pausa.)**

Señorías, repartida la documentación, reanudamos la sesión.

Tiene la palabra, en nombre del Grupo Mixto, el portavoz del Bloque Nacionalista Galego, señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Señor ministro, en primer lugar quiero agradecer su comparecencia. Voy a procurar ser muy breve a la hora de hacer valoraciones de carácter general, porque algunas, aunque usted las ha reiterado hoy, ya tuve oportunidad de hacerlas en su anterior comparecencia del 19 mayo. Ya sabe cuál es la opinión que tenemos con respecto al plan de ajuste, incluido lo que afecta a la inversión en infraestructuras... **(Rumores.)**

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

Señorías, no se oye bien al interviniente. Déjenle intervenir y, para ello, dejen de hablar, por favor.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Decía, señor ministro, que ya sabe cuál es nuestra opinión con respecto al plan de ajuste, incluido lo que afecta a la reducción de la inversión en infraestructuras. Como hemos manifestado en distintas ocasiones, consideramos que la reducción del déficit hay que acompañarla a la marcha de la economía para que no tenga un efecto contraproducente sobre su recuperación y todo aquello que signifique reducir la inversión productiva puede tener un impacto negativo en la dinamización de la economía y en la reactivación del empleo. No me voy a extender en esto, porque son argumentos ya sustanciados en multitud de debates sobre la situación económica, pero sí que ha hecho usted algunas observaciones de índole general que me sorprenden, como apelar al informe de la Comisión Europea a la hora de enfatizar que el déficit en el Estado español es un déficit estructural, en la medida en que se consideraron como estructurales ingresos que eran coyunturales, fruto de un bum económico que tenía como sustento un ficticio bum inmobiliario. Como decimos en gallego, tarde piaron en darse cuenta, porque ustedes desaprovecharon ese escenario de bonanza económica para introducir cambios en el sistema fiscal, cambios en

el patrón de crecimiento; y ahora, por mucho que usted apele a que la crisis no ha sido originada por el presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero —algo que es una obviedad y en lo que nosotros concordamos—, parece que en algunos aspectos acaban de descubrir —y lo manifiesto con todos los respetos— el Mediterráneo, cuando resulta que no se abordaron una serie de reformas que eran necesarias en aquel momento y ustedes se limitaron a seguir como un surfista, encima de la cresta de la ola. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Perdón señor Jorquera.

Señorías, insisto, es muy difícil que se celebre la Comisión en el tono en el que actualmente se está desarrollando. Permítanme insistir, para que dejen escuchar al orador, en que aquellos que quieran hablar salgan de la sala y dejen al señor Jorquera que se exprese con claridad, porque no se le oye.

Puede continuar, señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Esta reflexión que acabo de hacer creo que afecta también a su gestión al frente del ministerio, porque usted inició dicha gestión —permítame la caricatura— subido a la locomotora del AVE, incluso insinuando que iba a ser más cumplidor que su predecesora en la cartera de Fomento a la hora de que se ejecutasen las distintas infraestructuras previstas, cuando se está limitando a aplicar el diseño de esa etapa y ahora pretende convencernos de que este giro no obedece única y exclusivamente a un cambio de ciclo económico sino que es necesario por razones de índole mucho más estructural. Hay cuestiones en su discurso que nos preocupan realmente. Permítame también, y desde el debido respeto, manifestar que cuando usted apele a que es necesario revisar viejos dogmas, después de haber leído recientemente algunos artículos de prensa y después de las reformas que están aplicando, me entra cierto temblor. Desde luego, no compartimos ese discurso de que hay que revisar las políticas del todo gratis en materia de infraestructuras, para empezar, porque no entendemos lo que quiere decir, en la medida en que las infraestructuras se sostienen con los impuestos que pagan todos los ciudadanos. Por algunas cuestiones manifestadas en su intervención y en su comparecencia anterior creemos que con esa revisión de los viejos dogmas se corre el peligro de que sea aprovechado el contexto actual de crisis para que se traduzca en una pérdida de patrimonio público, algo que a nosotros nos parecería enormemente preocupante.

Hechas estas observaciones de índole genérica, sinceramente esperaba de su comparecencia de hoy una mayor concreción con respecto a la del pasado 19 de mayo. Esta es una comparecencia demandada reiteradamente por esta Comisión para que usted concrete en qué medida va a afectar todo este ajuste a las actuaciones que estaban previstas y se ha limitado a dar una serie de datos de índole muy genérica. Creemos que es necesaria una mayor concreción. En ese sentido, voy a ocupar el

tiempo del que dispongo sobre todo en procurar clarificar en qué medida se van a ver afectadas las distintas actuaciones que estaban previstas en la Comunidad Autónoma de Galicia. Ha manifestado en su intervención —y hago la observación de que compartimos que el uso de los recursos públicos siempre tiene que hacerse con el máximo rigor para procurar que tengan la mayor rentabilización económica y social— de manera clara, de manera taxativa, que a la hora de revisar el diseño general de actuaciones, por ejemplo, no contemplan, excepción hecha de autopistas saturadas, la construcción de autovías alternativas a esas autopistas. Me gustaría que clarificase algunos aspectos; por ejemplo, si ese principio de índole genérica que ha enunciado afecta en el caso de Galicia, por poner un ejemplo, a las autovías A-57 y A-59, en la medida en que son alternativas a la autopista del Atlántico, la AP-9, entre Pontevedra y Vigo, y ya que usted ha anunciado que entre las prioridades de su ministerio no está la transformación de la N-550 en una autovía en todo su itinerario, quisiéramos saber si su ministerio va a conceder prioridad a ampliar la capacidad de la autopista del Atlántico, la AP-9, no solo entre Vigo y Pontevedra, en el puente de Rande, sino también en los accesos a Coruña en la circunvalación a Santiago y a Pontevedra; es decir, que nos detalle cuáles son sus planes a este respecto. En este punto dejo para el final un aspecto fundamental, que es si su ministerio contempla una estrategia de rescisión de peajes, aunque sea a medio plazo, porque si se opta por no otorgar prioridad a la construcción de vías de alta capacidad alternativas a autopistas de peaje ya existentes, lo lógico sería plantear una estrategia de rescate de esos peajes; por tanto, nos gustaría saber si a ese respecto tienen prevista alguna actuación.

En su intervención se ha referido a que en la conferencia sectorial que tendrá lugar en la primera quincena de septiembre se definirán las líneas estratégicas del mapa del transporte de mercancías por ferrocarril; imagino que, aparte de escuchar a las comunidades autónomas, su ministerio llevará alguna propuesta. Me gustaría clarificar si en esas estrategias se contempla alguna línea que conecte a Galicia, en la medida en que las líneas contempladas como estratégicas en el Plan europeo del transporte, si no me confundo, son el eje mediterráneo, el eje Lisboa-Madrid-Francia y el eje de conexión cantábrico-mediterráneo, por tanto, Galicia no está incluida en ese Plan europeo de líneas estratégicas del transporte de mercancías. Nos gustaría, repito, que clarificase todos estos aspectos. Pero centrándome más específicamente en temas que para nosotros tienen un interés singular, también nos gustaría que en su réplica nos aclarase el futuro de las distintas actuaciones de su ministerio, tanto en lo que afectan al ferrocarril de pasajeros como a las autovías previstas.

Conexión central del AVE a Galicia. En su anterior comparecencia tan solo se comprometió a confirmar la fecha del año 2011 para la finalización del tramo Santiago-Ourense y eludió confirmar la fecha de 2015 como

un nuevo horizonte de conclusión del AVE a Galicia. ¿Confirma usted que el AVE a Galicia va a estar concluido en el año 2015 o esta reprogramación va a afectar también a la conexión del AVE a Galicia? Quisiera saber, por tanto, si mantiene su último compromiso, que es que el Lubián-Ourense estaría operativo en el año 2015, y que nos aclare si su ministerio está en condiciones de asegurar que se licitarán antes de fin de año los casi 3.200 millones previstos para cumplir con el calendario comprometido de cara a la ejecución del acceso central por AVE a Galicia. Por lo que respecta al eje atlántico ferroviario, ya insinuó que se producirían retrasos. Concrete usted la fecha de finalización entre A Coruña y Vigo, aclare cuáles son las perspectivas de los tramos Ferrol-Coruña y Vigo-Tui y explíquenos dónde se han empleado todas las dotaciones presupuestarias de los últimos ejercicios destinadas a estos tramos Ferrol-Coruña y Vigo-Tui que no se han ejecutado. Por lo que respecta al ferrocarril, nos gustaría conocer las perspectivas con respecto a la variante de Cerdedo, así como a la línea de alta velocidad Coruña-Lugo y Monforte-Ponferrada, en cuanto a los accesos a puertos exteriores de Coruña y Ferrol, aunque en este caso no afecta al transporte de pasajeros. En cuanto al famoso AVE del Cantábrico, ya dijo taxativamente que para su ministerio no es una prioridad, pero sí han manifestado que iban a realizar un estudio para analizar las posibilidades de modernización de la actual línea de FEVE del Cantábrico. Quisiéramos que nos aclarase con el mayor detalle posible cuáles son sus planes a este respecto.

Por lo que se refiere a las autovías, ¿confirma el retraso de un año en la puesta en funcionamiento de la A-8, la autovía del Cantábrico, como manifestó en una reciente visita a Asturias? Ya le he interrogado sobre la A-57 y la A-59. En cuanto a la A-76, ¿mantiene el horizonte temporal de conclusión en el año 2018? Si no es así, aclárenos la fecha de conclusión que ustedes prevén. Lo mismo le pregunto con respecto a la A-54 entre Santiago y Lugo. Nos gustaría que nos despejase el horizonte de conclusión de la AC-14, la tercera ronda de A Coruña en los tramos responsabilidad del Ministerio de Fomento, Lonzas-A Zapateira y A Zapateira-A-6. He acabado de constatar que entre los contratos rescindidos hay dos actuaciones que afectan a la A-56, en definitiva, la futura autovía de conexión Lugo-Ourense, cuya licitación está prevista con cargo a la colaboración público-privada. Sobre esto, quisiera hacerle dos preguntas: cuál es la nueva fecha de finalización que ustedes barajan para la A-56 Lugo-Ourense y si la colaboración público-privada en gran medida depende del rápido retorno económico de esa inversión privada, de su rápida rentabilización económica; si usted considera que una autovía que va a conectar dos ciudades entre las cuales no hay una gran intensidad de tráfico, aunque sea una autovía necesaria para vertebrar interiormente nuestro país —hay que comprender que las infraestructuras no solo tienen que atender a demandas sino que tienen un impacto en la generación de demandas, en el equilibrio del territorio,

en la cohesión social— es la mejor actuación que se puede derivar por las razones antes expuestas a la colaboración público-privada.

Le agradecería mucho, porque creo que este era el objeto de su comparecencia, que fuese lo más concreto, lo más preciso posible a la hora de responder a las preguntas que le he formulado.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, a petición propia, el ministro contestará uno a uno a cada grupo parlamentario.

Tiene la palabra el señor ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Señor Jorquera, ciertamente usted me ha interpelado sobre muchos temas y no quiero dejar de abordarlos ni de dar una respuesta lo más precisa y lo más contundente posible. Me parece que siempre he tratado de hacer ese ejercicio de transparencia, a veces de forma acertada y otras equivocadamente, pero he de reiterar que yo mismo me he comprometido a comparecer, lo he solicitado y aquí estoy, y luego se puede valorar el tono, la explicación de la comparecencia; pero creo que he comparecido unas cuantas veces, y si se compara con las de otros ministros en todos los tiempos, en esto también tenemos alguna ventaja adicional.

Señorías, los cambios estructurales en los modelos de crecimiento económico no se hacen de un día para otro, debería saberlo. Debería saber que una de las primeras decisiones del Gobierno del señor Rodríguez Zapatero fue cambiar la Ley del Suelo del año 1998, que había convertido a España en un solar, precisamente para pinchar la burbuja inmobiliaria, mediante una ley que se aprobó en el año 2006; por tanto, señorías, los ingresos que considerábamos como estructurales eran coyunturales, derivados de la burbuja inmobiliaria. Esto no lo digo yo, señoría, le invito a que lea, si no lo ha leído ya —probablemente sí—, el informe de la Comisión Europea que dice que el 70 por ciento de los ingresos fiscales tenían mucho que ver en esa coyuntura con una burbuja inmobiliaria que hemos tratado de corregir desde el primer día con la Ley del Suelo del año 2006. Por tanto, se han abordado cambios estructurales desde el primer día de acción del Gobierno. Incluso hubo un debate sobre la deducción fiscal de la vivienda, porque también ese informe de la Comisión Europea plantea que las deducciones estimulaban la burbuja y un crecimiento desorbitado en relación con las expectativas económicas de nuestro país.

Señorías, sigo manteniendo, no los he variado en ningún momento, mis criterios en relación con la alta velocidad. De hecho, me habrá escuchado reiteradas veces plantear que el transporte ferroviario en su triple vertiente, pero singularmente la alta velocidad, sería lo que se vería menos afectado por la política de ajuste del ministerio —por tanto, no he cambiado el criterio, sigo manteniendo el mismo—, porque hay algunos estudios que ya están avanzados —y yo anuncié que los pondría

a disposición de SS.SS.— que ponen de manifiesto que, salvo alguna excepción, por la configuración de nuestro país, la alta velocidad va a ser muy competitiva, desde el punto de vista social, medioambiental y económico. Por tanto, repito, mantengo los criterios en relación con la alta velocidad. Solamente he replanteado aquellas cuestiones que, bien por criterios de eficiencia o bien porque no se podían contemplar con los recursos derivados del ajuste, había que replantear y dentro de ello, dije desde el primer día, señoría, no ahora con motivo del ajuste, que no veía que fuera rentable ni social ni económica ni medioambientalmente el AVE del Cantábrico. Lo dije en mi primera comparecencia como ministro, por tanto, no viene derivado de una reflexión a posteriori como consecuencia del ajuste, y lo dije también en relación con otros accesos de alta velocidad. No he dicho nada nuevo en relación con la venta de patrimonio público, simplemente mantengo el criterio, que ya expuse a SS.SS. en esta Cámara, en relación con la participación privada, hasta un porcentaje que he comentado, de AENA, pero ya lo he dicho aquí. Cuando traiga a esta Cámara el nuevo modelo, a través de la ley, cuyos detalles estamos ultimando, que será presentada en el próximo periodo de sesiones, quedará fijado el criterio en relación con la participación público-privada a la que usted hace referencia.

Ha comentado algunas cuestiones en las que voy a tratar de ser lo más preciso posible. Sigo contemplando la alternativa a la AP-9 a través de la A-57, y le anuncio que en el plan de colaboración público-privado tenemos previsto licitar ya aquellos proyectos que están maduros, es decir, la circunvalación de Pontevedra, porque el resto de proyectos no está todavía concluido. Incluso desde el Gobierno de Galicia se está cuestionando esto y se me está pidiendo un cambio de trazado. Por un lado, se me dice: Hágalo; por otro lado, se me está diciendo: Cambie el trazado. Un cambio de trazado, empezar de cero, por lo menos, señoría, supone treinta meses para poder empezar las actuaciones. Por un lado se me dice que ejecute ya la obra y, por otro lado, se me dice que retrase el inicio treinta meses, que es lo que significaría cambiar el trazado que en este momento, en la mayoría de los trámites, está en estudio informativo o en proyecto. Sí contemplo esa actuación, pero como le digo que solamente hay proyectos maduros en la circunvalación de Pontevedra, he tomado otra decisión, porque resolvería rápidamente el problema de la movilidad en torno a la AP-9, y he introducido criterios rigurosos. ¿Dónde hay más concentración, por tanto, más necesidad de actuar? En el puente de Rande y en la circunvalación de Santiago, y usted lo sabe bien. Esas dos actuaciones estarán contratadas de acuerdo a los criterios y a los plazos establecidos; es decir, el puente de Rande y la circunvalación de Santiago tienen un calendario de ejecución y los proyectos están ahora sometidos a exposición pública. Por lo que se refiere a la circunvalación de Santiago, pensamos contratar antes de que finalice este año, y por lo que se refiere al puente de Rande, a principios del

próximo año, para resolver de forma inmediata los dos problemas más agudos que tiene esa arteria tan importante en Galicia como es la AP-9. He acordado —sé que hay una saturación de tráfico, pero no tiene nada que ver con esta a la que me estoy refiriendo— solicitar también los proyectos para ampliarla en lo que afecta a Pontevedra y a Coruña. Se están estudiando los proyectos, que sabe que es lo previo para luego poder realizar actuaciones. Con esto doy cumplida respuesta a esa situación. No me planteo, señorías, de verdad, rescatar ningún peaje. Eso se pudo hacer cuando gobernaba el Partido Popular que, como sabe, decidió prorrogar la ampliación de ese peaje durante cuarenta años. No me planteo esa situación, pero sí llevar a cabo la actuación referida a la A-57.

En cuanto al transporte de mercancías por ferrocarril, hemos acordado con todas las comunidades autónomas, aunque hemos aplazado la conferencia sectorial, el Plan para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en España. En la conferencia sectorial le daremos el visto bueno, porque la conferencia no tiene ninguna competencia, ya que es una responsabilidad exclusiva del Gobierno de España, aunque me parecía que cuando estábamos definiendo el modelo del transporte ferroviario de mercancías y, sobre todo, cuando estábamos hablando de conectar plataformas logísticas, que son competencia de las comunidades autónomas, con la red ferroviaria de mercancías, eso requeriría una reflexión general. Le adelanto que consideramos que hay dos actuaciones prioritarias en el Plan ferroviario de transporte de mercancías para las cuales ya se han lanzado proyectos y estudios informativos, que son los dos accesos a los puertos de Ferrol y al puerto de A Coruña; a su vez, seguimos contemplando la entrada de la red del transporte ferroviario de mercancías por Ourense y también queremos potenciar la entrada en ese corredor, sí, y para las mercancías, sí, desde León-Ponferrada-Monforte, de tal forma que dinamicemos también Monforte de Lemos como un eje y un nodo logístico importante. He de decirle para su tranquilidad que el alcalde de Monforte conoce— porque me parecía que debían tener información las corporaciones locales en las que se van a realizar actuaciones importantes y que se van a convertir en nodos logísticos importantes— el alcance del proyecto, porque he tenido la oportunidad de comentarlo con él, precisamente a petición suya. Confirmando para el entorno de finales de 2015 la llegada de la alta velocidad Lubián-Ourense, pero le voy a matizar alguna expresión. Lo que queda pendiente de licitar en esa línea no son 3.200 millones de euros, señoría, sino bastante más. **(El señor Jorquera Caselas: Este año.)** Le estoy haciendo una reflexión general. Por tanto, para poder concluir esa infraestructura en lo que queda pendiente desde Olmedo tendremos que movilizar más de 8.000 millones de euros; además de mantener el compromiso, para poder movilizar todos esos recursos voy a dar una solución antes de finalizar el año en relación con la alta velocidad en Galicia. Me plantea si sigo confirmando la

puesta en funcionamiento de la alta velocidad en 2011 desde Orense a Santiago. Ambiciono todavía más, pero mantengo ese compromiso de poner en funcionamiento el primer tren de alta velocidad en ese horizonte. He dicho que no me parecía prioritario —me gusta hablar con mucha claridad—, sobre todo cuando tenemos el horizonte del 2015, avanzar en el eje atlántico cuando podríamos hacerlo, por ejemplo, en la electrificación para optimizar mucho más esa infraestructura entre Coruña y Santiago. Por tanto, he decidido priorizar la electrificación del Coruña-Santiago y avanzar un poco más deprisa en el eje atlántico porque, en todo caso, estamos haciendo una reprogramación, ya que estamos hablando de un año. Aquí les quiero anunciar una cosa, porque estoy seguro de que me lo van a preguntar. Me dirán: Han anunciado la rescisión de contratos, pero ¿dónde está la reprogramación del resto de obras? La reprogramación del resto de obras la tendrán a su disposición en el anexo a las inversiones de los presupuestos cuando los presentemos, como siempre, que es donde se plantean las reprogramaciones, señorías. En los Presupuestos Generales del Estado que entregaremos a esta Cámara en el mes de septiembre tendrán la reprogramación de todas las actuaciones del ministerio. No es la primera vez que se reprograma; como saben, todos los años se reprograman actuaciones en los presupuestos, en este caso, con más intensidad. Por tanto, anticipo una respuesta a una pregunta que se puede plantear, y aunque no la ha hecho el señor Jorquera, como intuía que estaba en el ambiente, he entendido que debía comentarlo.

Habla de algo que sabe que es recurrente pero que es tramposo. En todos los ejercicios planteamos presupuestos para una línea que no tiene los proyectos hechos, y en algún caso ni siquiera los estudios informativos. Por tanto, mal se puede ejecutar una partida, en este caso la referida a Ferrol-Coruña, si no están concluidos los proyectos. Por cierto, el ministerio hizo tres intentos de proyectos en ese trazado y quienes cuestionan esos proyectos son básicamente los alcaldes —usted lo sabe bien, porque hemos tenido oportunidad de hablar de ello—, y no imputo la responsabilidad a ningún partido concreto, porque en ese trazado hay alcaldes de todos los colores políticos. Por tanto, mal podemos ejecutar ese tramo.

En relación con la variante de Cerdedo, sabe que no hace ni un mes —no le puedo dar la fecha precisa— que he sacado a licitación el proyecto técnico de Cerdedo-Vigo. Ese proyecto es imprescindible, es el paso previo para luego poder hacer la contratación a través de la colaboración público-privada, tal y como comprometí cuando suscribí el protocolo con el Gobierno de Galicia. En cuanto a la modernización de la zona del Cantábrico en la que opera FEVE, estamos realizando un estudio —recuerden que lo he comprometido también en esta Cámara— para ver si se puede duplicar la vía y para poder desarrollar una actuación infinitamente menos costosa —estamos hablando de millones de euros de diferencia— que podría acortar los tiempos del trayecto

hasta en un 50 por ciento. Esa actuación la mantengo en los términos que planteaba su señoría.

Me hace unas preguntas concretas sobre la A-8. Tengo que ratificar, con carácter general, lo que dije en mi comparecencia en Asturias, pero le diré que en el caso de la autovía del Cantábrico en los próximos meses vamos a poner cuatro tramos en servicio, que representa el 65 por ciento de la autovía del Cantábrico en nuestro territorio. Cuando digo nuestro territorio entiéndanlo, mío es todo el territorio nacional, pero en el diálogo con el señor Jorquera él entiende perfectamente a lo que me refiero, máxime cuando se trata de la provincia por la que yo soy diputado. Le he dado respuesta a su pregunta.

La autovía Lugo-Santiago se está ejecutando a través de Seisa, va a tener alguna reprogramación, pero lo más importante de esta autovía es que para estar toda ella en obras queda un tramo entre Palas de Rei y Mellid. La Xunta de Galicia me ha pedido un cambio de trazado. Estamos dialogando con ellos para que no lo haya, para poder concluir en ese tramo el proyecto, y en esta ocasión sí observo buena voluntad para superar esta petición inicial de cambio de trazado. Así pues, cuando esté sustanciada la alegación que se ha presentado y, por lo tanto, acabado de definir el proyecto, completaremos la licitación de esta actuación.

En relación con el proyecto de la carretera de Guntin-Ourense, no de Lugo-Ourense, porque hay un tramo común de 35 kilómetros con la autovía de Santiago-Lugo, le diré que es más rápido en cuanto a ejecución y desarrollo de la actuación hacerla íntegramente en colaboración público-privada que mantener la pequeña actuación que teníamos licitada, que eran dos tramos —estoy hablando de memoria, señor Jorquera, no lo tomemos al pie de la letra— de aproximadamente 42 millones de euros. Además entendíamos que respondía perfectamente a criterios de Eurostat, que no computada en déficit, como otras actuaciones que luego tendré la oportunidad de comentar, y que por tanto podía y debe mantenerse en esa situación. Asimismo mantenemos las actuaciones en la ronda de A Coruña. En concreto —lo quiero precisar— el primer tramo, que es el de Zapateira, A-6, lo vamos a poner en servicio la próxima primavera, y vamos a seguir adelante con el tramo de Lonzas-Zapateira, cuyos plazos no se verán afectados por el recorte. Esta es la respuesta concreta a su pregunta.

Me plantea el tema de la A-76. Yo soy muy sensible a esa infraestructura, señorías, porque ni siquiera estaba plasmada en el Plan Galicia, en el que prácticamente estaba contemplado todo, y a iniciativa de quien le habla, compartida por cierto con su grupo parlamentario, esa actuación se introdujo en el PEIT. Sabe que está a exposición pública el estudio informativo, pero también tenemos una petición de cambio de trazado de esa actuación por parte del Gobierno de Galicia. Por lo tanto, esperamos también solventar esa actuación para que ese proyecto pueda cumplir con los objetivos. Le vuelvo a insistir, hay un calendario de finalización, pero si tenemos

que partir de cero porque no nos ponemos de acuerdo sobre el impacto medioambiental y hay que sustanciar un cambio de trazado, es verdad que se dificultaría la finalización de los plazos. Es cierto que antes no lo comenté, y quiero subrayarlo, porque a veces parece que las cosas salen gratis. En el eje Lubián-Orense también el Gobierno de Galicia nos pidió un cambio de trazado, y en la reunión de Comisión de seguimiento del mes de enero habíamos establecido que el calendario de licitación se mantendría de acuerdo a lo firmado si no hubiera ninguna dificultad que alterara precisamente los objetivos que planteaba el ministerio. Ese cambio que nos ha solicitado nos ha llevado a retrasar en cuatro o cinco meses el avance en la definición de los proyectos constructivos, porque la declaración del impacto medioambiental, una vez resueltos los problemas sobre los que había advertido la Xunta de Galicia, se acaba de publicar, y ahora tenemos que acabar a toda prisa el proyecto constructivo que, como sabe, es imprescindible para poder licitar la actuación. Aun así vamos a hacer un ejercicio para tratar de cumplir con el objetivo, a pesar de este inconveniente que ha surgido en la tramitación de esa infraestructura para poder definir el proyecto constructivo y poder licitar.

Me preguntó por la AC-14, pero creo, señoría, que le he respondido a casi todas las reflexiones que me ha hecho. Le voy a decir con toda sinceridad que voy a priorizar la conexión de Lugo con la alta velocidad y dejaremos para un segundo momento, que no es tan prioritario, la conexión de Lugo con A Coruña a través de alta velocidad. Se lo digo con toda claridad. Sí, hemos lanzado todos los proyectos, no se los voy a reiterar, en relación con la conexión de Lugo con la alta velocidad. Ayer tuvimos una reunión a tres bandas entre el Gobierno de Galicia, el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Lugo para desbloquear una decisión respecto a la estación intermodal. Se han dado veinticuatro horas para responder a los criterios que compartían el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Lugo. Espero que cuestiones ajenas a la propia estación intermodal no bloqueen la firma de ese acuerdo de forma inminente.

Señoría, esto es lo que puedo decirle con carácter general en relación con sus preguntas, no sin antes acabar con una reflexión que me parece importante. De los 106 contratos que el Ministerio de Fomento tiene en Galicia, con una inversión superior a 4.500 millones de euros —la tercera comunidad autónoma de España en contratos e inversión—, vamos a rescindir dos contratos —que luego licitaremos por el público-privado—, lo cual supone el 0,8 por ciento de la inversión vigente. Insisto, la tercera comunidad autónoma, en inversión equilibrada con Castilla y León; las primeras son Andalucía y Cataluña. Señorías, Galicia tiene 2,7 millones de habitantes; tiene 800 kilómetros de autovía y autopistas, que son más kilómetros de autovía que los que tienen países como Polonia o Finlandia, con una extensión muy similar. Doy este dato para establecer el criterio del gran

avance que se ha producido en las comunicaciones en Galicia durante este tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, en nombre de Izquierda Unida el señor Llamazares tiene la palabra.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: En primer lugar, quiero agradecer la comparecencia, a petición propia, del ministro de Fomento, así como su información, aunque tengo la impresión de que no casa el ajuste con las modificaciones y aplazamientos. Me ha dado la impresión de un queso de gruyère donde los agujeros todavía están por despejar. La impresión de la comparecencia es que la preocupación por el efecto del ajuste se mantiene. Además, la manifestación del ministro de que esto se hace con un proceso previo de diálogo y negociación queda, en parte, desmentida con el revuelo que se ha ocasionado en esta Comisión, y no solo en mi lado izquierdo —derecho en la oposición política—, también en el lado derecho, de su propio grupo parlamentario. Con ese revuelo, señor ministro, da la impresión de que la información previa tenía algunos defectos.

En primer lugar quería aclarar algunas cuestiones en relación con el ajuste que usted ha manifestado y en el mismo sentido que el Bloque Nacionalista; en segundo lugar, sobre el impacto social y el equilibrio territorial de las medidas de ajuste; en tercer lugar, respecto a la preocupación que me ha causado su declaración respecto al ferrocarril, en particular al de pasajeros —no a la alta velocidad ni a las cercanías, aunque hablaré de ellas—, y en cuarto lugar con relación a los dogmas. Eso de los dogmas —y habiéndole leído hace poco tiempo— también a mí me preocupa, me preocupa porque puedo ser encuadrado entre los dogmáticos y, en ese sentido, no es un cliché que en estos momentos le apetezca a uno, aunque tampoco me preocupa mucho. En todo caso, cuando alguien habla de acabar con viejos dogmas no se sabe muy bien si son los dogmas del otro o los propios, por lo que me gustaría que lo aclarara en su intervención de respuesta.

Con relación al ajuste, sabe que no compartimos ni la dureza del ajuste ni la obsesión por el déficit, como tampoco el reparto de las cargas en ese ajuste. Hace usted una manifestación con respecto al déficit estructural que simplemente no comparto; no comparto su origen, no comparto su declaración ni sus consecuencias, porque da la impresión de que como el déficit es estructural a partir de ahora las ambiciones económicas y sociales de este país deben ajustarse a esos ingresos estructuralmente ajustados. Le recuerdo únicamente que solo ustedes han realizado rebajas impositivas por más de 30.000 millones de euros —el Partido Popular realizó otras tantas—, por tanto, otro sería ese déficit estructural si tuviéramos un nivel impositivo similar en paridad de renta a la media de la Unión Europea, con la que nos diferencian 6 puntos. En consecuencia, por una parte las rebajas de impuestos y, por otra, el equilibrio impositivo y no una situación

impositiva anoréxica reducirían claramente nuestro déficit estructural y estaríamos en unas condiciones muy diferentes. Por tanto, no compartimos la filosofía del ajuste duro, del ajuste brutal que ustedes nos proponen, sobre todo del ajuste injusto en términos de contribución a la salida de la crisis. Asimismo tengo que decirle con respecto a algunas manifestaciones que ha hecho con relación a la política urbanística, a la burbuja inmobiliaria, que —no por aquello de que se lo habíamos avisado—, desde la primera negociación presupuestaria ustedes saben que no compartimos su política en esta materia y que han aplazado tanto desinflar la burbuja que finalmente les ha estallado junto con la burbuja financiera internacional y, en este caso, tenemos un doble problema o un problema multiplicado.

Respecto a la segunda cuestión que usted ha manifestado, da la impresión de que estamos —lo dije ayer— en la reforma protestante. Durante un tiempo hemos vivido —debe ser que también el Papado— por encima de nuestras posibilidades, y ahora toca la penitencia. Pues bien, señor ministro, no son los ciudadanos los que han hecho la política de infraestructuras de este país; los ciudadanos han elegido a los representantes políticos, pero el Gobierno anterior y este Gobierno tienen responsabilidad en la política de infraestructuras, en esta borrachera de infraestructuras que hemos vivido y por la cual todos tenían que tener un tren de alta velocidad, una autovía y además un aeropuerto, y si podía ser conjunto, mejor que mejor. No es una responsabilidad de los ciudadanos; es una planificación que se ha hecho y que también forma parte de la burbuja en materia de infraestructuras que nos ha estallado en los últimos tiempos. Por tanto, el Gobierno no puede situarse al margen como si ahora fuera el instrumento de la penitencia después de la borrachera que hemos vivido los ciudadanos; si acaso, la borrachera la han vivido el Gobierno y otros gobiernos que han apostado por todo en materia de infraestructuras, por la oferta y no por la gestión de la demanda. **(La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la Presidencia.)** Esa es nuestra opinión. Ustedes no han querido cambiar el modelo en el PEIT y tampoco el modelo de desarrollo en las nuevas medidas, y con las políticas de ajuste no van a tener margen de maniobra para cambiar el modelo de desarrollo.

Tercera cuestión. En relación con el dogma, me han preocupado de su intervención las manifestaciones que luego ha matizado con respecto a la financiación de las infraestructuras. Da la impresión de que estamos también en la filosofía del copago, aunque diría mejor repago: financie usted a través de impuestos y luego financie a través de tasas u otros precios públicos las infraestructuras. Me ha preocupado también —se lo he dicho en diversas ocasiones— la filosofía de la colaboración público-privada, porque también es generadora de déficit y de deuda pública. Por ejemplo, los hospitales en la Comunidad de Madrid, realizados por iniciativa pública costarían uno y realizados por la iniciativa privada costarían cuatro veces más que la inversión directa. Eso tiene

que pagarlo alguien, fundamentalmente el sector público y, por tanto, va a influir en el déficit y en la deuda. También me ha preocupado la manifestación que ha hecho de las privatizaciones con respecto a las cuales vuelvo a preguntarle qué quiere decir cuando habla de superar viejos dogmas en relación con el sector público y si está hablando ya de políticas, además de colaboración público-privada, de privatizaciones directas en ferrocarriles —ya sabemos que en AENA lo hemos tenido recientemente— o en otras materias que se han discutido en el debate sobre el estado de la Nación.

En cuanto a la política de infraestructuras, quiero plantearle dos cuestiones. La posición de mi grupo sería, en primer lugar, reorientar la política de infraestructuras. En nuestra opinión esa política de infraestructuras es equivocada y es necesario reorientarla, es necesario gestionar mejor la demanda, la comunicación y, en menor medida, esta huida hacia adelante en materia de construcción de nuevas infraestructuras de alta capacidad. Esa es nuestra posición. Como saben, hemos sido críticos con respecto al desarrollo de la alta velocidad, con toda la alta capacidad y con la manifestación que ha vuelto a hacer usted de que somos los primeros prácticamente en todo, como si eso fuera una valentía o algo positivo en sí mismo. Ya lo veremos, porque a tenor de las consecuencias no parece que haya sido totalmente positivo, aunque sería un buen momento para reorientar esa política de infraestructuras de alta capacidad. Me da la impresión de que no es así por las manifestaciones del ministro, de que en realidad no hay esa reorientación de las infraestructuras de alta capacidad y que nos vamos a ver ante una situación para nosotros prevista, que es: En materia de ferrocarril, señor ministro, ¿vamos a tener al final una red de alta velocidad y una red de cercanías, pero se nos va a desplomar el resto del ferrocarril tradicional? Porque su manifestación con respecto al interés social o público de determinadas líneas a nosotros nos preocupa. Quiere decir que hay otras que no tienen interés público e interés social y, por tanto, más que consolidar la red que tenemos vamos a ir a la amputación también de una parte de la red de ferrocarril. Para nosotros eso sería una pérdida de patrimonio público y también un error en la reorientación de la política de infraestructuras.

En relación con otras materias que ha planteado usted —replanteamiento de autopistas, AVE fundamentalmente troncal, transporte de mercancías—, a nosotros nos parece que la mejor salida a la situación actual, como he dicho antes, es la reorientación global del PEIT, la reorientación global de la política de infraestructuras, y la consolidación de la red existente. En su intervención no parece que esta cuestión haya quedado clara y yo, por tanto, quiero plantearle claramente una pregunta con respecto a la red, sobre todo de ferrocarril, que podemos considerar red social, y se lo decía antes en la primera parte de mi intervención. Hay una parte de sus objetivos para el ferrocarril que tiene claramente un carácter social y ambiental. Usted ha hecho una crítica a un ferrocarril

vacío, pero ¿la política que hemos hecho hasta ahora no ha sido la de expulsar a los ciudadanos del ferrocarril tradicional y ahora vamos a justificar con ello el cierre de una parte de sus líneas? A nosotros nos preocupa. Nos preocupa también —y termino— la distribución territorial del ajuste; el ajuste en general y su impacto en la economía. Nos parece que va a ser un impacto muy negativo en la economía, cuando todavía la economía o el sector privado no repunta, que el sector público se retire. Pero si además afecta a lo que podemos denominar la cohesión social y también al equilibrio territorial, en este caso creemos que es un doble error. Lo que usted nos ha pasado, desde el punto de vista del equilibrio territorial tendrá que ver con adjudicaciones y contratos que merecen ser revisados y demás, pero, si usted si se fija en ello, hay un brutal desequilibrio territorial, no hay más que verlo. Creo que ahí seguramente está la inquietud y el revuelo que se ha producido en esta Cámara cuando ha presentado el documento. Brutal desequilibrio territorial que va a provocar dinámicas de agravio que siempre son malas en nuestro país y creo que deberían evitarse.

Termino definitivamente, señor ministro, con una cuestión que usted no ha abordado en su intervención —no era materia de su intervención—, pero quiero plantearle mi preocupación. Sé que el ministerio imprime carácter y sé que desde la época de Primo de Rivera a veces aparece el tic autoritario. No se lo aconsejo, señor ministro, explore usted todas las vías de acuerdo y de negociación, evite estos tics autoritarios y sobre todo las fobias; las fobias son paralizantes. Me refiero en concreto a la cuestión de los controladores que parece haberse convertido en su fobia y no son buenas para un ministro.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Para responder tiene la palabra el señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Señoría, yo no tengo fobias ni siquiera a reflexiones incomprensibles. Así de claro. **(Varios señores diputados: Muy bien.)** Y yo siempre defendiendo el interés general por encima del interés particular. Así de claro. Y el interés de los ciudadanos, el interés el sector turístico que es motor de nuestra economía, es incompatible con determinadas actitudes que yo desprendo de su reflexión, que las avala, lo cual lamento. **(El señor Llamazares Trigo: Yo avalo a los ciudadanos, no las de ellos.)** Señoría, desde el primer día he asumido un compromiso: resolver un problema que viene de lejos, para hacer justicia, para buscar equilibrio, para buscar productividad, y me sorprende que desde sus actitudes supuestamente progresistas en este tema se alíe con quien busca en la argucia, en la trampa, el defender sus privilegios. **(Aplausos.)**

Señoría, usted me ha hecho algunas reflexiones y yo se las voy a contestar. Desde hace dos meses venimos hablando con todas las comunidades autónomas. Es

probable que la mayoría de las comunidades autónomas no compartan el ajuste aun sabiendo que ellas hacen ajustes mayores en materia de inversión, porque debemos saber que la inversión del Gobierno de España representa aproximadamente el 52 por ciento del conjunto de la inversión pública. Y el ajuste mayor en la inversión pública se está dando en comunidades autónomas. Por lo tanto, en cuanto al empleo que tanto le preocupa —y yo en este tema sí comparto su preocupación— hay una responsabilidad compartida porque ha caído la inversión pública por parte del conjunto de las administraciones. A pesar de ello nosotros hemos venido dialogando porque es nuestra forma de actuar. Yo ya sé que ninguna comunidad autónoma va a venir aquí a decir que comparte criterios para rescindir obras o para reprogramar actuaciones porque forma parte del ADN reivindicativo de cada comunidad autónoma, pero mi deber era informarles, y en la medida de lo posible, mi deber era compartir con ellos prioridades sobre el ajuste. Yo asumo toda la responsabilidad. Claro que la asumo, señoría, y por eso estoy aquí dando explicaciones. Este es el primer comentario que le quería hacer.

No entiendo, señoría, la reflexión genérica que hace en relación con el desequilibrio territorial porque esa reflexión tendría que venir conectada con el volumen de inversión que se está ajustando en esos territorios. Más bien creo que hay comunidades autónomas en las que según su PIB y todos los indicadores se está haciendo una inversión extraordinaria, como en Castilla y León, por poner un ejemplo o en mi comunidad, Galicia, por poner otro ejemplo, donde en relación con su población, con su grado de desarrollo, etcétera, se está haciendo una inversión extraordinaria. Hay otras comunidades autónomas en las que ni siquiera hay rescisión de ninguna obra. Por tanto, si luego en la réplica me indica lo que quiere decir y a qué se está refiriendo con esto del desequilibrio territorial, puedo ser más claro, porque créame que genéricamente no lo entiendo. Por tanto, si me precisa un poco en qué lugar y a qué temas se refiere en concreto yo puedo darle una explicación mayor y más precisa.

Para mí no hay nada más alejado de lo que entiendo por ser progresista que instalarse en lo hecho como algo inamovible y no responder a una sociedad que cambia, que tiene nuevos desafíos y que tiene nuevos retos. A eso es a lo que yo llamo instalarse en los dogmas, a decir que las conquistas ya alcanzadas no se pueden mover aunque se vengán abajo. Ponía un ejemplo y lo voy a decir. Yo sé que usted tiene una sensibilidad progresista. La mía también lo es y no es medible, créame, quién es más o menos progresista. Usted puede considerar que es usted y yo puedo considerar que soy yo. Algunas reflexiones que estoy escuchando ahora las escuchaba en relación con otras reformas que hicimos en los años ochenta y eran los mismos argumentos y razones, y los que están haciendo ahora las mismas reflexiones de los años ochenta sobre reformas que necesita nuestro país están defendiendo lo que hemos reformado en los años

ochenta y que en los años ochenta cuestionaban. Paradojas de la vida. Es así; podemos hablar de estos temas en materia de protección, pensiones; en materia de reconversión industrial y lo que eso supuso para la dinamización económica de nuestro país. Podríamos hablar de cada una de las materias que usted quiera. Estoy dispuesto a ese debate. Señorías, es verdad que alguien puede decir ahora que estamos podando. Sabe usted muy bien cuándo se hace la poda; la poda se hace para que el árbol crezca más fuerte. Por lo tanto, nuestro objetivo es mantener el bienestar y las políticas sociales y para ello hay que hacer algunas reformas antes de que otros utilicen precisamente la situación para cortar de raíz el árbol. Esta es un poco la diferencia. Yo puedo comprender que usted y yo tengamos una visión distinta sobre algunas cosas. Puedo ponerle ejemplos cuando hablan de cosas. Cuando mi abuelo cobró su pensión —permítame hacer esta reflexión porque usted ha hablado de esto— la expectativa media de vida a partir de ese momento estaba en torno a cinco años. Mi padre lleva veintidós años cobrando la pensión y ojalá la cobre mucho más tiempo. Esta es la verdad. Unos podemos taparnos los ojos y otros podemos decir: queremos consolidar este modelo —que es lo mismo que venimos diciendo desde las reformas que se hicieron en los años ochenta— como el mejor modelo para garantizar un sistema público de pensiones eficiente y sostenible. Esta es la cuestión. Se puede hacer todo el populismo y la demagogia que se quiera o se puede seguir instalado en defender lo que ya tenemos sin pensar en que estamos en un contexto demográfico y de esperanza de vida que nada tiene que ver con lo que ya tenemos. Por eso tenemos diferentes enfoques, señoría. El ejemplo que he puesto en relación con la política fiscal no es un invento ni una reflexión mía, simplemente he trasladado la reflexión que hizo la Comisión Europea. Podemos o no compartirla, señor Llamazares, pero es la reflexión que hizo la Comisión Europea, ajena a nuestro debate político. Se puede compartir o no. Soy de los que creo, como usted, que con una presión fiscal de las más bajas de la Unión Europea no podemos mantener un sistema de bienestar de primera ni unas infraestructuras de primera. ¿Por qué hemos dado el gran salto en materia de infraestructuras? Entre otras cosas, por la gran aportación europea que hubo a partir de que Felipe González estuviera de pedigüño por Europa. Hubo una inversión muy importante en infraestructuras como consecuencia de los fondos que, por cierto, en su mayoría van a desaparecer en el año 2013. Como no hagamos una reflexión sobre la financiación de las infraestructuras, señoría, en el año 2013 estaremos peor porque parte de los fondos ya no los tendremos. ¿Por qué no los tendremos? Yo no pongo el ejemplo para sacar pecho, sino para constatar una realidad y para frenar esa ansia voraz —usted decía de borrachera— que hay por hacer infraestructuras que no tengan que ver con las demandas reales de ocupación. Si no lo tenemos y no reflexionamos sobre ello tendremos problemas, porque las infraestructuras no solo

hay que hacerlas sino que además hay que mantenerlas. Por eso, señoría, todas las reflexiones que hagamos sobre la actualización del PEIT, los criterios y sobre financiación de infraestructuras estoy dispuesto a escucharlas y a conformar una opinión compartida porque es algo que trasciende este momento. Por eso he propuesto la creación de la subcomisión.

Luego se ha referido al tema ferroviario, cuestionando en alguna medida todo el desarrollo de la alta velocidad; deduzco de sus palabras que no lo considera prioritario. Las líneas troncales de alta velocidad, a juicio del ministerio y avalado por estudios, son en la inmensa mayoría rentables social y económicamente. Lo son. Si lo son tendremos que seguir acometiendo estas actuaciones. He dicho con carácter general, porque siempre hay matizaciones. De todas formas, señoría, podría desear que las cosas fueran de otra forma, pero hay un reglamento comunitario del 23 de octubre que limita las subvenciones estatales del ferrocarril a las estrictamente necesarias para la compensación de aquellos servicios deficitarios cuya continuidad esté justificada por razones de eficiencia energética, social, económica o medioambiental; es decir, que las obligaciones de servicio público derivadas de esa directiva comunitaria hay que argumentarlas para que puedan responder a los objetivos de la directiva comunitaria. Por tanto, tendremos que hacerlo, señoría, porque no va a haber ningún operador en un mercado que se va a liberalizar que se interese por esas infraestructuras si no tienen la subvención que viene derivada de la obligación de servicio público, y esta tiene que responder a unos objetivos. Esto es lo que estamos haciendo. ¿Dónde hay más movilidad de ciudadanos? En las grandes áreas urbanas, por eso queremos seguir apostando por las cercanías. Pero también es verdad que servicios convencionales hay muchos y por ese motivo hemos mejorado durante este tiempo la flota de Renfe, donde se ha producido una mejora muy importante en los últimos seis años para ofrecer a los ciudadanos un servicio mucho más confortable y de más calidad. Fíjese en su tierra, Asturias, donde aún no ha llegado el AVE pero donde las ofertas que hemos planteado a partir de la llegada de la alta velocidad a Valladolid ha disparado, como usted sabe muy bien, la utilización de esa infraestructura porque hemos mejorado la oferta que producíamos en esa línea. ¿Tiene sentido suprimir este tipo de redes? No, señoría; pero hay alguna —no son tantas— que por sus grados de ocupación o previsible ocupación no responde a ese objetivo y que nos tendremos que plantear y comentar.

Señorías, creo que ya he comentado la mayoría de los temas que se han planteado. Simplemente me resta comentar el tema relativo a la deuda, de los mercados, etcétera. Nosotros aquí también tenemos un discurso a veces trucado, que es que son los mercados los que nos están imponiendo las cosas. No, señorías, es nuestra deuda. Si nosotros tenemos una deuda pública y privada que no podemos devolver a esos mercados, esos mercados no nos seguirán garantizando la fluidez del crédito

porque no cumplimos con el compromiso de devolver la deuda. Es una regla bien clarita. No son los mercados los que nos lo imponen, es nuestra realidad. **(El señor Llamazares Trigo: Tenemos una de las deudas más bajas.)** Si existe un endeudamiento público y privado muy importante que tenemos que devolver, el mercado para poder facilitar crédito quiere tener confianza en que devolvamos lo que nos ha prestado. Es muy sencillo en una economía de mercado. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Por tanto, tendremos que sanear nuestras cuentas y hacer un planteamiento que genere la confianza necesaria para que esos mercados puedan seguir haciendo que nuestra economía crezca, porque si no fluye el crédito, señorías, nuestra economía no podrá crecer.

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

El señor **BELOKI GUERRA:** Gracias, señor ministro, por su comparecencia; comparecencia que, si he entendido bien, ha querido usted repartir en dos bloques. En uno de ellos nos ha hablado de intenciones, de voluntades, de planes de futuro, diría genéricamente. Esta parte ha durado 30 ó 35 minutos de una comparecencia de unos 40. En la otra parte ha abordado el ajuste de la realidad actual y que nos ha detallado en unos 5 ó 10 minutos. Creo que la comparecencia debía hablar de las dos cosas, pero le matizaré algunos aspectos en los que, a juicio de mi grupo, no ha estado usted todo lo acertado que debiera. Me explico. En primer lugar, abordando el tema del ajuste, efectivamente vienen rescisiones; nos ha dado usted el detalle; vienen reprogramaciones, nos ha remitido usted al escenario presupuestario del año 2011. No sé si usted puede hacer hoy una excepción con esta señoría por una razón muy simple. Usted sabe que su ministerio nada tiene que hacer, nada hace, en el País Vasco en el ámbito de las infraestructuras viarias. De forma que las infraestructuras viarias y su amplitud y diversidad le exigirán más tiempo para reprogramar. Pero en lo que usted está actuando es en los servicios ferroviarios, y si usted tiene el detalle de la reprogramación, si lo hubiere, respecto a los trabajos que está desarrollando usted en los trenes de alta velocidad en el ámbito del País Vasco se lo agradecería. La verdad es que una reprogramación que va de uno a cuatro años, creo haberle entendido a usted... **(El señor ministro de Fomento: En carreteras, básicamente.)** No así en servicios ferroviarios. Si usted me puede dar ese detalle, yo se lo agradeceré.

Queda también el capítulo de la reorganización de los servicios ferroviarios, que no deja de tener importancia cómo termine de concretarse. Pero además de esto, a mi grupo le preocupa la ejecución de todo ello, porque es cierto que uno puede reprogramar cada año y puede seguir reprogramando durante años sin ejecutar, yo le podría poner ejemplos bien recientes, hasta divertidos

diría yo, como un estudio que la Dirección General de Ferrocarriles encargó el año 2007 de remodelación del complejo ferroviario de Irún-Hendaya y su integración urbana, que al cabo de dos años decidió que tenía que seguir estudiando dos años más y que la llevaron a replantearse por razones que son, por calificarlas de alguna forma, divertidas. Esto es simplemente una mala ejecución de las cosas. A mi grupo le interesa mucho que además de decidir qué cosas se van a hacer y reprogramarlas se analice la ejecución real de las cosas. En todo caso, sobre las directrices o los grandes principios que ha señalado en base a los cuales usted va a hacer rescisiones, reprogramaciones, etcétera, así a priori no tendría yo mucha objeción, diciendo por delante que la aplicación de estos principios la historia nos dice que puede ser absolutamente arbitraria. La historia nos dice que los principios, principios son, pero que las aplicaciones son absolutamente arbitrarias, de forma que necesitaremos saber lo que usted hace para juzgar si de los principios se deriva lo que se hace o simplemente se enuncian los principios por un lado y las aplicaciones por otro. Me alegro mucho de que usted, en respuesta a quien me ha precedido en el uso de la palabra, haya hablado de directivas europeas, porque creo que efectivamente estar abordando el sistema de transporte sin haber hecho una alusión amplia y extensa a lo que en Europa se está planteando a este respecto está absolutamente cojo y tiene poco futuro. En este capítulo, pues, de los ajustes le agradecería que me diera el detalle de las reprogramaciones del tren de alta velocidad en Euskadi, que es el ámbito en el que usted está actuando. En el ámbito de las carreteras usted ya sabe que hay otro sistema y por lo mismo nada tengo que preguntarle.

A mí me preocupa más en cierto sentido la otra parte de su exposición, cuando nos habla usted de planes de futuro. Su intervención ha arrancado del componente coyuntural del déficit y del componente estructural. Mi grupo entiende que hay que ir todavía más allá, que efectivamente el escenario presupuestario, el déficit, es más bien consecuencia de un nuevo escenario mucho más complejo donde intervienen innumerables factores muy complicados y a los que va a haber que hacer frente si algún día alguien pretende que el escenario presupuestario sea razonable para lo que nos hemos habituado. Estamos, a juicio de mi grupo, ante un cambio no de escenario presupuestario sino ante un cambio de escenario en el ámbito económico e industrial absolutamente radical. Se nos han caído los presupuestos, pero el problema no está en que se nos hayan caído los presupuestos, es que se nos habían caído otras cosas y, en consecuencia, se han caído los presupuestos. Esto significa que hay que hacer reformas en todos los ámbitos, de ellas no voy a hablar porque evidentemente es un tema que sobrepasa el objeto de esta comparecencia, pero sí quiero hablarles de las reformas que a mi juicio hay que hacer en este ministerio y de las que usted, a juicio de mi grupo, ha hablado poco o con poca precisión. Ha

dejado usted fuera temas que yo no veo por qué haya que dejarlos fuera de esta comparecencia.

Ha dicho, y lo comparto con usted, que hay que hacer un cambio radical de un ministerio, iba a decir lleno de ingenieros de obras, a un ministerio que se preocupa por el transporte. Usted sabrá lo que significa eso dentro del ministerio; yo estoy seguro de que significa un cambio radical en la cultura del ministerio. En segundo lugar, tenemos que abordar el transporte como un sistema, no como un conglomerado de infraestructuras viarias, por un lado, infraestructuras ferroviarias, por otro, infraestructuras aéreas o marítimas, por otro. Eso no tiene sentido, porque la suma que hoy ha resultado de esa visión troceada de la realidad es una suma absurda, imposible de mantener, como se ha insistido en ello, y usted mismo en alguna ocasión también lo ha hecho. Hay que hacerlo desde una visión integral. Todas las modalidades del transporte deben entrar a ser objeto de un plan de reformas y de un cambio de filosofía y de cultura que, a juicio de mi grupo, es absolutamente necesario y urgente. Para empezar, es evidente que tiene usted un ministerio importante, pero para que el transporte, todo él, se vea desde esta visión integral, hace falta que todas las administraciones entren en esta consideración, absolutamente todas las administraciones. No es el ministerio el que tiene que hacer todas las cosas —tendrá que hacer sus cosas—, pero solo es posible una visión integral del transporte si todas las administraciones que tienen un ámbito competencial variado en torno al mismo entran en el juego. Aquí hay que plantear pautas y comportamientos radicalmente distintos a los que han venido funcionando hasta ahora. A mi juicio, si esto se remite a una comisión sectorial que se reúne de vez en cuando y cumple, no vale para nada.

En segundo lugar, a juicio de mi grupo, no solo hay que llegar a esta visión conjunta de las administraciones, también hay que llegar a una distribución del poder en este ámbito distinta de la que hoy existe. Por ejemplo, ¿dónde está el nuevo sistema aeroportuario, señor ministro, ese que nos ha venido usted anunciando repetidas veces y que ahora ha desaparecido del escenario? Al parecer ha desaparecido del escenario de esta legislatura. Dentro de la reorganización de todo el sistema debería habernos hablado de que el nuevo sistema aeroportuario no va a ser un fantasma que ha aparecido sucesivas veces, sino que se va a aplicar y que existen unos planes a este respecto de ejecución, no puramente de enunciado. Usted valora positivamente lo que hemos hecho en este Parlamento, que concluyó ayer, con la Ley de Puertos. Yo no lo valoro positivamente, o desde luego no lo valoro a la altura de las necesidades y retos del futuro. Lo dije en su momento en el debate y sigo afirmando que ese modelo renovado, que ustedes —en este caso, el Partido Popular y el Partido Socialista— han pactado, es un modelo que mira al pasado, no es un modelo que mira al futuro, ni de lejos responde a las necesidades que, a mi juicio, tiene el sistema portuario. De modo que en el ámbito aeroportuario, no sabemos a

dónde vamos; en el portuario, no vamos a ningún sitio o vamos mirando hacia atrás. Esto es, a juicio de mi grupo, lo más preocupante para las necesidades y desafíos que en este ámbito del transporte se nos están planteando.

Tercer tema. Usted ha dicho que vamos a crear una subcomisión sobre un nuevo sistema de financiación. No tengo nada que objetar a una nueva subcomisión, pero no está a la altura de las necesidades y de los tiempos. Parece que tenemos todo el tiempo del mundo para algo que deberíamos haber venido aplicando, siquiera parcialmente, hace mucho tiempo, señor ministro.

Usted sabe que existen directivas europeas trasladadas aquí de cualquier forma y no bien traspuestas. Me estoy refiriendo a la Directiva europea 2006/38, que a su vez modifica la Directiva 1999/62, y que ustedes han traspuesto a través del Real Decreto 713/2009. Punto uno: a mi juicio no todo lo que debía trasponerse se traspuso. En segundo lugar, usted sabe que esta directiva versa sobre los gravámenes que se pueden imponer a los camiones de más de 3,5 toneladas de peso máximo autorizado que transportan mercancías por la red transeuropea. Esto es lo que dice la directiva, pero usted sabe que la Comisión, tanto en los trabajos preparatorios como a través del artículo 7.1, permite extender el establecimiento de cánones no solo a este tipo de camiones de 3,5 toneladas sino al conjunto de los vehículos en las redes transeuropeas. Hay comunidades autónomas que lo están aplicando y hay iniciativas en el Estado español que se vienen ejecutando desde el año 2002. ¿Cuándo, señor ministro? ¿Por qué este miedo —que responde más a miedos del pasado que a las necesidades de futuro— a entrar al sistema de financiación? Sinceramente la creación de una subcomisión —cree usted una comisión, ya que no va a hacer lo que tiene que hacer—, situados en el calendario político en el que estamos, a mi juicio es absolutamente insuficiente. Ustedes debieron y deben promover reformas mucho más serias y más urgentes. A juicio de mi grupo el nuevo sistema de transportes requiere absolutamente un nuevo sistema de financiación si se quiere avanzar mínimamente en la dirección en la que todo el mundo entiende que se debe avanzar, al menos porque el sistema que tenemos simplemente no funciona. Señor ministro, hay que hacer una nueva reorganización del sistema de transportes entre el conjunto de las administraciones, hay que buscar un nuevo equilibrio entre lo público y lo privado y hay que hacerlo ya. No se puede estar anunciando permanentemente que se va a hacer porque, a juicio de mi grupo y visto el calendario político, esto no tiene más margen. O se hace ya o hay que decir simplemente que no se va a hacer en un tiempo razonable. En tercer lugar, hay que llegar a un nuevo sistema de financiación —siquiera parcial— rápidamente. No se puede aplazar esto y decir que ya se hará en la próxima legislatura.

En cuarto lugar, hay que hacer un nuevo ministerio, señor ministro; un nuevo ministerio con una nueva cultura y con un cambio organizativo. En este momento me

encuentro en un dilema: no sé si felicitar a los gestores actuales porque están logrando unos ahorros del 22 por ciento de media o reprobarlos porque hasta ahora han estado pagando con la comodidad con la que han estado pagando. Si el dato que he leído es seguro, AENA pretende ahorrar el 60 por ciento de lo presupuestado en determinados campos y por determinadas actuaciones mientras sigue haciendo lo mismo. ¿Usted cree de verdad que puede haber ahorros del 63 por ciento en telefonía fija? ¿Qué ha estado pagando hasta ahora? ¿Un 63 por ciento sin ninguna rescisión, señor ministro?

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

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

No se tome a broma lo del nuevo ministerio. Si no, enunciaremos principios —en los que igual hasta coincidimos—, aplazaremos decisiones —en lo que mi grupo no les acompañará pero seguiremos al ritmo que ustedes fijen— y, cuando llegemos a la hora de las aplicaciones, seguiremos haciendo las aplicaciones tan arbitrarias que el pasado nos ha deparado con tanta profusión.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor ministro para contestar.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Señor Beloki, muchas gracias por el tono de su intervención, por las sugerencias que se desprenden de la misma y por la reflexión de fondo, que a mí me parece más importante que las cuestiones de coyuntura. Honestamente lo creo, sea quien sea el que en el futuro tenga la responsabilidad de gestionar el ministerio. Yo me quedo con las cuestiones de fondo, porque ya sé que la noticia es el ajuste, pero las cuestiones de fondo son las que van a marcar lo que tenemos que hacer entre todos, lo que hay que hacer como país. La reflexión de fondo, que la he esbozado un poco o quería al menos esbozarla en mi comparecencia, es que yo creo que también hay que invertir la prioridad del ministerio y hay que hablar más del transporte y menos de infraestructuras. Creo que hay que invertir ese objetivo, porque efectivamente aquí uno era más o menos eficaz en función del volumen de la inversión, sin que eso tuviera que ver en muchas ocasiones ni con tiempos de viaje ni con eficiencia ni con competitividad, etcétera. Yo siempre pongo el mismo ejemplo, y ya es reiterativo y dirán que soy un pesado, pero cuando me vienen a ver los presidentes de las comunidades autónomas o los consejeros, incluso cuando escucho la mayoría de las reflexiones, la gente habla siempre del transporte de viajeros y se olvida, por ejemplo, de la importancia de tener un sistema de transportes eficiente y competitivo para mejorar nuestra economía. Eso tiene que ver con varias cosas: con el transporte ferroviario de mercancías, las conexiones con puertos y plataformas logísticas, con el lanzamiento de

autopistas del mar... Es decir, tiene que ver con numerosas actuaciones que tienen un ámbito en materia de transportes, y probablemente no sea tan demandado porque, entre otras cosas, no se ha generado esa demanda y, segundo, porque no esté tan de moda, pero es imprescindible. Yo mismo, he de confesarlo —uno tiene que confesar también a veces sus sentimientos y emociones—, he quedado impresionado cuando fui a ver el puerto de Algeciras. Es que solamente viéndolo uno puede ser consciente de la dimensión y de la importancia que tiene, y una vez uno lo ve todavía es más consciente de la necesidad que tiene de la conexión ferroviaria. Uno puede preguntarse: ¿Cómo no he alcanzado a ver antes esto? He de decirle con toda honestidad que tenía una visión matizadamente diferente de las infraestructuras y del transporte antes de llegar al ministerio que la que tengo ahora. Es honesto por mi parte decirlo y lo digo. Por eso estoy poniendo el acento en lo que considero que es prioritario, y con esto no quiero reprochar nada de lo que se ha venido haciendo, porque no estamos para hacer reproches, estamos para construir y mirar hacia delante.

Señorías, si he planteado lo de la Comisión, créanme, no lo hago para dar salida a un debate que es necesario hacer, sino para intentar reflexionar sobre ello, aunque veo que es muy difícil, porque el debate político dificulta a veces ámbitos para la reflexión serena, objetiva y de futuro. Ahora bien, si todos fuéramos capaces de hacer una reflexión serena y honesta sobre la necesidad de tener un marco estable de financiación, conservación y desarrollo de infraestructuras, si tuviéramos claro dónde hay que poner los acentos, al final sería mucho más fácil porque habría una hoja de ruta más allá de los avatares políticos en algo esencial, a mi juicio, para el país. Yo con esto no quiero rehuir mis responsabilidades, y es que a veces cuando las afronto incluso me dicen que tengo fobias o no sé qué. Yo no rehúyo mis responsabilidades, puedo hacerlo mejor o peor, y eso es valorable, pero en todo caso las afronto. Claro que también quiero afrontar el tema de la financiación, porque yo sé lo que cuesta ya la conservación de las infraestructuras que tenemos. Solamente la red convencional de ferrocarril —se me olvidó decírselo al señor Llamazares— cuesta mantenerla —operador aparte— 900 millones de euros al año, solo el mantenimiento de la vía de la red convencional. Si esto lo añadimos a lo que cuesta mantener la red de carreteras, solo en conservación y mantenimiento tenemos que hacer una inversión anual por encima de los 2.200 millones de euros. Aunque solo sea por tener un escenario de estabilidad para la conservación y mantenimiento de las infraestructuras, merece la pena la reflexión que les propongo. No rehúyo afrontar los desafíos; no rehúyo hacer un debate, que se va a impulsar ahora en la presidencia del Consejo de Transportes, sobre el tema de la euroviñeta. Es verdad que eso tiene que venir acompañado de medidas complementarias para el sector del transporte por carretera, entre otras cosas para

hacer su propia reestructuración, que también tienen que hacerla, y son conscientes de que hay que hacerla.

Tenemos una discrepancia con la Ley de Puertos que ayer se aprobó y que acabamos de debatir, pero más allá del ámbito de gestión, y por lo tanto lo que tiene que ver con el papel de las comunidades autónomas en la nueva ley, más allá de eso la nueva ley es un elemento que permite dos cosas fundamentales: por una parte, en función de la autonomía de gestión y reforzándola, los puertos podrán ser y tendrán que ser más competitivos y más eficientes. Para eso hemos hecho una reforma que es importante. En todo caso, sé que hay una discrepancia sobre la participación de las comunidades autónomas y respeto esa discrepancia.

Sobre la ley del nuevo modelo de gestión aeroportuaria, señorías —creí haberlo dicho en la intervención, pero si no, lo tenía que haber dicho—, en el próximo periodo de sesiones presentaré la ley, y añadido que antes de la presentación de la ley, que está prácticamente ultimada en todos sus términos —ayer mismo, la secretaria de Estado de Transporte que está por ahí me lo podría precisar, pero si no fue ayer fue antesdeayer, hemos cerrado algunos flecos con el Ministerio de Economía en relación con esa ley—, quiero abrir un diálogo con los portavoces de los grupos parlamentarios en la primera quincena de septiembre. Sobre esta ley quiero generar un amplio consenso antes de llevarla a su aprobación inicial por el Consejo de Ministros y antes de remitirla al Consejo de Estado. Hemos hablado ya alguna cosa con algún grupo parlamentario, pero quiero hablarlo con todos los grupos parlamentarios, singularmente, señor Ayala, con el principal partido de la oposición, en la primera quincena de septiembre.

Usted lo dijo —con una gracia que a veces caracteriza sus intervenciones— en la pasada comparecencia, cuando me invitaba a que el día de San Juan quemáramos en una hoguera delante del ministerio toda la planificación que se había hecho históricamente en las infraestructuras. A partir de un documento que queremos remitir a esa Comisión —recuerde que me ha pedido y yo le he enviado el borrador inicial—, les invito a hacer una reflexión sobre el tema de la priorización y actualización del PEIT, reflexión que también quiero que hagan las comunidades autónomas en esa conferencia sectorial de la que hablaba en el mes de septiembre, insisto, no para rehuir mi responsabilidad, sino para compartir decisiones que me parecen importantes.

Usted mencionó dos cosas en relación con la inversión; sobre todo dijo que no tenía afección alguna al tema de carreteras, y me interpeló por el tema de la alta velocidad. Estamos haciendo alguna inversión también en las infraestructuras aeroportuarias. Y quiero decirle que se mantendrán esas inversiones en las infraestructuras aeroportuarias. En concreto en el País Vasco el Grupo Fomento tiene ahora mismo 37 contratos con una inversión prevista de 1.000 millones de euros. Señoría, la inmensa mayoría de esos contratos no se van a reprogramar; algunos —la minoría— se reprogramarán en

torno a un año, no obstante le doy encantado la reprogramación a su grupo de algunos de esos contratos, pero, como le digo, la inmensa mayoría de ellos con una inversión prevista de casi 1.000 millones, van a seguir el ritmo previsto.

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

El señor **MACIAS I ARAU**: Señor ministro, una vez más le agradezco su presencia en esta Comisión. Ante su intervención, a uno se le ocurren unos cuantos aspectos de reflexión. Usted ha planteado una intervención en términos de explicación del contexto y de criterios respecto a cómo actuar ante la situación actual, que a mi juicio merecen por nuestra parte corresponder con nuestras reflexiones particulares, reflexiones que me permitirá—incluso para salvar el aburrimiento matinal—lleve a un punto de argumento un poco extremo, para darle algo de controversia a la intervención. Por otra parte, al final ha acabado dándonos unas informaciones parciales, a las que ya me referiré, concretamente repartiendo un documento al que lógicamente—como usted puede imaginarse—, como diputado de un grupo territorial, también tendré que hacer alguna consideración y plantearle algunas preguntas.

Para que esto tenga algo de ritmo y para que no nos prolonguemos en el tiempo, me va a permitir que formule diez medidas que, a mi entender—muchas de ellas quizá coincidentes con lo que usted ha planteado—, deberían tomarse para acometer lo que usted ha llamado reforma estructural del sector. Estoy de acuerdo con usted en que deberíamos ser capaces de acometer la reforma estructural del sector de las infraestructuras del transporte en España. Hay motivos suficientes para defender que esta es una de las grandes reformas pendientes para garantizar la productividad de la economía española, y me place que usted, que es un hombre muy influyente en el Gobierno, lo anuncie. Hasta ahora cuando se hablaba de reformas estructurales no se incluía en el discurso oficial de la propia vicepresidenta o incluso del propio presidente del Gobierno la reforma estructural del sector de las infraestructuras del transporte, y del transporte, y sí, por tanto me gustaría que se asumiera por parte no solo suya—supongo que ya lo hace—sino del propio Gobierno la necesidad de esta reforma estructural.

¿Cuáles son las medidas que propondría nuestro grupo para acometer esta reforma estructural? Para empezar, señor ministro, y con toda franqueza, yo propondría, con excepción de lo que ya está en avanzadísima fase, como pueda ser el AVE a Valencia o la línea de alta velocidad en la conexión con Francia, una moratoria en el AVE. Usted mismo nos ha anunciado que está llevando a cabo estudios de rentabilidad económica y social en las líneas de alta velocidad, y bienvenido sea, pero el tema es de una magnitud tan relevante que puede llevar a la eco-

nomía española, al sector, a la propia empresa Renfe, y en general al país a un callejón sin salida de una manera muy importante, por lo que nos gustaría que oficialmente se hablara de una moratoria del AVE, repito, a excepción de aquello que se encuentra ya en el tramo final, y que por motivos lógicos hay que terminar. Me parece que sería un anuncio de que quiere acometerse realmente la reforma estructural del sector.

En segundo lugar, una medida que le propongo—de hecho, incluso creo que ya está aprobada por el propio Congreso—es que haga usted un decreto, y si no un decreto-ley—tiene usted ya su aprobación garantizada—, para que de forma inmediata todas las nuevas inversiones que deba acometer la Administración del Estado se sometan obligatoriamente a una evaluación de su eficiencia, y también de su sostenibilidad económica y social, de forma que no sigamos sacando a licitación tramos de infraestructuras cuyos umbrales de rentabilidad son francamente negativos y que van a gravar más, pero veo que hay infraestructuras que se siguen iniciando en tramos de autovías con IND previstos que no superan los 5.000—o en alguno los 3.000—vehículos, lo que supone un ejercicio de irresponsabilidad terrible y que ante Europa nos sitúa con una baja credibilidad. Por tanto, la introducción de estos elementos, de esta evaluación de la eficiencia y la sostenibilidad de infraestructuras debería acometerse, y si hace falta una reforma legal la hacemos cuanto antes.

Doy la bienvenida también—y nuestra tercera medida va en este sentido—a la racionalización en los servicios ferroviarios, básicamente donde hay dificultades, que sería en los regionales. Yo creo que en las cercanías está justificada por motivos de servicio público. Le sugiero que en esta reforma introduzca un matiz: traspase de inmediato la gestión de todos los servicios regionales a las comunidades autónomas, y si hay servicios regionales que cruzan más de una comunidad autónoma constitu-yamos consorcios para poder prestar estos servicios, y ya verá usted cómo la senda de la racionalización le va a resultar mucho más fácil porque además va en línea con el propio régimen competencial. No estoy hablando de Cataluña, señor ministro, sino en general, de todo el Estado español.

Cuarto elemento, pago por uso de las infraestructuras. Este es un elemento de política social. No puede ser—y hay que repetirlo una y mil veces—que el ciudadano de Vallecas pague los desplazamientos al señor que conduce un Maserati para irse a Benidorm cada fin de semana. No puede ser. Es una barbaridad social. Nuestro partido se define como progresista, y le repugna oír ciertos argumentos en contra de que cada cual pague por el uso de infraestructuras. Es una barbaridad económica y ecológica que todos tengamos que pagar los costes de los desplazamientos de algunos privilegiados o los costes de algunos productos y bienes. Hay que acometerlo, señor ministro, pero por motivos de política social y de progresividad. Sepa usted que nos va a tener a su lado

ante la demagogia que por la izquierda o por la derecha pueda surgir en este sentido.

Liberalización ferroviaria. Señor ministro, es una buena noticia que por fin el calendario definitivo del Plan de mercancías ferroviarias —que esperamos con fruición— sea antes del 15 de septiembre. No voy a hablar de este tema, pero cumplir la liberalización ferroviaria en mercancías, y sobre todo también en pasajeros, es importante. Señor ministro, nosotros también creemos que es necesaria la privatización —yo añadido parcial— de las empresas públicas. Desde una óptica de la defensa del empleo y de la buena capacidad de trabajo que hay en estas empresas públicas, hay que acometer, en primer lugar, su conversión en empresas como tales, no simplemente en entes públicos. Esta privatización, además de aportar recursos a la Hacienda pública —que estaría bien—, debe favorecer su competitividad y su empleo. Una vez más, señor ministro, quiero poner un ejemplo. Si en su momento no se hubiera acometido la liberalización efectiva del mercado de las telecomunicaciones en España, hoy no tendríamos una compañía que ha creado empleo y riqueza, y que es líder mundial. Tomemos nota para otros sectores. Hay que acometer una liberalización de estas empresas —y usted ya me entiende— para que sean eficientes, para que puedan competir. Los ferrocarriles alemanes están compitiendo en España, y a mí, señor ministro, me gustaría que los ferrocarriles españoles compitieran en Alemania, y hay que decirlo; la única garantía para mantener el empleo es esta. Posturas numantinas van a llevar al desastre, a una privatización anticipada. Por tanto creo que es un momento en el que cabe ser valiente, y nosotros le vamos a apoyar en este sentido. Repito, privatización parcial o mentalidad empresarial para las empresas públicas. Nosotros creemos que una aportación pública debe mantenerse sobre todo para garantizar el interés público en los servicios prestados.

Otro elemento que nos preocupa extraordinariamente, señor ministro, es la conservación, especialmente de carreteras. No vamos bien en materia de conservación. Año 2007, 500 millones de euros licitados para conservación extraordinaria; año 2008, 520 millones; año 2009, 22 millones; año 2010, cero. Hay más de 800 millones de refuerzos de firmes en cierta subdirección general y nuestros firmes están cada vez peor. Hay que destinar dinero a la conservación. Las cifras que a mí me constan son manifiestamente insuficientes. Una mala conservación son costes de todo tipo, incluso de algo que esta Cámara se ha empeñado en reducir —y creo que la política en este sentido ha sido muy positiva—, que es la disminución de accidentes, el deterioro de nuestros firmes es muy preocupante, señor ministro. Yo le invito también y le propongo una solución: volvamos a una idea —una buena idea— de su antecesora, que era crear la agencia española de la carretera. Sabe que esto se transformó en Seitsa, que a mi entender en estos momentos es simplemente un instrumento para agilizar inversiones y tiene su uso, pero yo creo que debemos

volver a la agencia española de la carretera con unos ingresos específicos garantizados, y con la obligación de acometer desde el sector público la conservación de nuestras carreteras. Este es un elemento que me gustaría que formara parte de esta reforma estructural del sector, una necesidad y algo que me parece que sería muy bienvenido. Usted ha anunciado —y no voy tampoco a repetirlo— cambio de modelo aeroportuario y por tanto, como hay poco tiempo, simplemente vamos a esperar estas noticias que usted ha anunciado.

Otro elemento, señor ministro, que no depende de usted pero que me parece muy importante es garantizar la financiación del transporte público. Llevamos años pidiendo una ley de financiación del transporte público. Ya sé que esto no depende de usted, sino de Hacienda, pero forma parte del *pack* de transporte, y creo que es muy importante. Finalmente, señor ministro, para favorecer la implantación de fórmulas de colaboración público-privada le invito a usted —ya sabe que a nosotros no nos gusta crear nuevos organismos— a que, aprovechando algunos organismos que ya existen, hagan como han hecho por ejemplo los ingleses, que tienen un organismo pensado para guiar cómo deben ser los proyectos de colaboración público-privado, para asesorar, para vender el *know how* español en todo el mundo, y creo que este sería también un elemento importante de la reforma estructural del sector.

Me va a permitir para ir acabando que, de forma mucho más breve, le formule algunas preguntas sobre dudas que me quedan de su intervención. En primer lugar, nosotros dimos nuestro apoyo a un acuerdo por el que se rebajaban 6.045 millones de euros. Usted ha hablado de 1.750 más 1.700. A mí me gustaría que lo complementase diciendo si el resto va a ser en los ejercicios siguientes. Segundo elemento, usted nos da una noticia que siempre me parece positiva, que es que va a licitar 5.568 millones de euros a lo largo de este año. Si usted sabe que son 5.568 y no 5.600 ni 5.700 es que debe tener alguna lista de las que hace el bueno del señor Morlán. Como el bueno del señor Morlán guarda los secretos muy bien, pero usted no tanto, estaría bien que nos los pasara. Creo que formaría parte de una manera de hacer que le agradeceríamos.

Tercera cuestión: conservación de carreteras. La pregunta es muy concreta, por qué no se ha licitado un solo euro en este año. Me gustaría saber cuánto se va a licitar para conservación de carreteras, en firmes, para entendernos, en el lenguaje de todos. Usted nos ha dado datos sin cifras. Claro que podemos dedicarnos a buscar, pero me gustaría conocer las cifras a que ascienden todos estos contratos suspendidos. Por otro lado, usted ha dicho que conoció en el mes de septiembre los datos relativos a los retrasos. En cualquier caso tengo preguntas concretas, porque como veo que los medios de comunicación están muy bien informados, también queremos estarlo nosotros. Leo de *El periódico de Catalunya*: «Rodalies llegará un año más tarde a la T-1 de El Prat.» Añade: «Blanco anunciará hoy en el Congreso que

el acceso se hará, pero con retraso.» Me gustaría saber si esta obra es un año o si son cuatro años, y también que nos informara sobre otras obras.

En relación con los datos que usted nos ha dado...

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

El señor **MACIAS I ARAU**: Voy acabando, estoy en el punto siete y voy a terminar muy brevemente.

En relación con los datos que nos ha dado, también me permitirá que haga una reflexión-pregunta sobre Cataluña, muy rápida. De las cinco obras suspendidas en Cataluña, la de la A-2 es la única que está en obras en Girona. Los de Girona, como decimos en catalán, hemos pisado mierda, porque de todos los tramos de la A-2 en Girona, el único que quedaba activo se para. Hay uno, señor ministro, que me ha extrañado enormemente, que es el enlace ente la autovía del Baix Llobregat y la autopista AP-7 en Castellbisbal, porque francamente no creo que pueda encajar en sus criterios de suspensión. No es una obra vista. Cada día pasan 150.000 vehículos por debajo de una obra que está casi acabada, y no sé por qué no se licita. Me cuentan que es porque hay reformados, pero esta es una obra extraordinariamente importante. Es una obra de su antecesor, el señor Borrell, y fíjese cuántos años hace que Borrell ya no es ministro. Es una obra que de no ejecutarse castigaría mucho a los municipios del Baix Llobregat. Por tanto expreso mi sorpresa. Otra paralización que nos temíamos más es la de la variante del Valls-Montblanc. Sepa usted que la terminación de esta obra creo que está prevista para 2012 —por tanto en su criterio estricto 2010-2011 no entra—, pero para el puerto de Tarragona es una obra muy importante, y por eso también quiero anunciarle mi extrañeza.

Voy al punto ocho. No ha hablado del ferrocarril, y simplemente quiero hacerle notar tres cuestiones que nos preocupan. Cómo afectan los retrasos al Plan de cercanías de Barcelona; cómo afecta al acceso ferroviario al aeropuerto, y cómo afecta a la estación intermodal de El Prat. La penúltima pregunta es cómo va a afectar todo esto al cumplimiento de la disposición adicional del Estatut de Autonomía de Catalunya. Pregunta número diez: usted ha anunciado que el plan de inversión extraordinaria —es decir las concesiones— va a empezar a sacarlas este mismo verano. Este es otro de los secretitos oscenses de nuestro amigo Morlán, y algún día le vamos a birlar su carpetita al señor Morlán (**Risas.**) —ya se lo anuncio—, porque necesitamos saberlo, señor ministro.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Morlán, tenga cuidado con la cartera. (**Risas.**)

Para contestarle, señor ministro, tiene usted la palabra.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Señor Macias, muchas gracias por su reflexión. Sabe que en la Cámara hemos aprobado una moción el pasado 16 de febrero, precisamente a iniciativa de su grupo, y fue una moción que compartieron prácticamente todos los grupos de la Cámara; prácticamente se aprobó por unanimidad: 342 diputados votaron a favor de su iniciativa. En ella se planteaban cuatro temas a mi juicio importantes. Algunos de ellos traté de reflejarlos en mi comparecencia. Luego usted ha reincidido en su intervención en algunos de ellos. Primero, medidas de austeridad para reducir el gasto corriente, sobre lo que hizo una reflexión en su anterior intervención que no comenté, pero es verdad que se pueden introducir medidas porque en la planificación de infraestructuras —no solo en gasto corriente, sino también en inversión— teníamos no solamente la necesidad de hacerla, sino la necesidad de que cumpliera con unos estándares no digo de calidad, sino estándares de diseño que encarecían sustancialmente la obra. Siempre digo que hay algunos viaductos que parecen obras de arte y están en medio de nuestros montes. Por lo tanto cuando hablo de este tema me refiero a esto. Todos hemos entrado en la dinámica de querer la estación mejor diseñada por el arquitecto que tuviese un nombre concreto o por el ingeniero más cualificado. Esto al final encarecía el coste de la obra, vamos a ser honestos, de eso se trata. Decía el señor Macias que había que introducir criterios de austeridad en gasto corriente, estamos en ello; que había medidas de eficiencia para reducir el coste de la obra pública, lo he referido en mi intervención, y priorizar aquellas inversiones que aporten más rentabilidad económica y social. Plantea una serie de objetivos, con algunos estamos de acuerdo y en otros no, porque atendiendo a criterios de rentabilidad económica y social no comparto la moratoria de la alta velocidad. Se lo tengo que decir. Además, siendo gallego es muy difícil compartir ese objetivo, porque durante mucho tiempo estuvo toda España preguntando por qué solo los sevillanos, Andalucía —es verdad que pasaba por algún trayecto anterior—, disfrutaban de la alta velocidad desde el año 1992 y a algunos territorios no había llegado el beneficio de la alta velocidad. Por eso, como quiero desterrar de una vez por todas algún debate —puedo equivocarme, y si me equivoco lo corregiré— sobre que las líneas troncales de la alta velocidad no son rentables, desde el punto de vista económico, fíjese ni siquiera ya utilizo la expresión socialmente, he pedido que se hagan estudios que determinen los criterios que estoy planteando. Siempre hay un debate sobre si es rentable o no la línea de alta velocidad a Galicia; con el primero que lo tengo es por cierto con el Ministerio de Economía y Hacienda, y sin embargo el mismo Ministerio de Economía y Hacienda no cuestiona otras líneas de alta velocidad que se están desarrollando, que a mi juicio son menos rentables desde el punto de vista económico. Como ve, es a mi juicio, y no hay datos que demuestren lo que estamos diciendo, por eso he anunciado este estudio para tratar de buscar la

respuesta a esta cuestión. Estoy dispuesto, señoría, a dictar una orden ministerial, que es lo que habría que hacer, para la evaluación de la eficiencia, sostenibilidad económica y social de todas las infraestructuras nuevas que vayamos a licitar. Pero lo que es más ineficiente desde mi punto de vista, señorías, es dejar de realizar aquellas infraestructuras que tienen una inversión ya realizada, aunque no se adecuen a los criterios de los que estamos hablando. Eso sí que es ineficiente desde el punto de vista de la optimización de la inversión. Siempre digo —y hoy también lo quiero decir porque lo que se dice dentro se tiene que poder saber fuera— que hubiera deseado un escenario donde hubiera algunas actuaciones que no estuvieran en curso, porque es mucho más fácil planificar con esos criterios de los que estamos hablando. Pero la realidad es la que es y tenemos que hacerla frente siendo la que es.

Me plantea el tema de la financiación de las infraestructuras y su pago, y comparto su reflexión. Es verdad que tendremos que abordar ese debate y que quien más utiliza las infraestructuras tendrá que tener alguna consecuencia —podemos hacer muchas reflexiones—, o quien utiliza coches de más cilindrada, porque son quienes más deterioran las infraestructuras. Esto es así y, por tanto, tendremos que abordar ese debate, un debate que también es equidad. Cuando hablemos de equidad tendremos que saber que se pueden plantear debates en relación con la financiación de las infraestructuras y que eso es más equitativo que el que todo salga del presupuesto general del Estado; es más equitativo y socialmente más beneficioso. Tendremos que abordar ese debate.

Hemos hablado de la liberalización del sector ferroviario y yo comparto su reflexión. Es que si no nos preparamos para competir en un mercado abierto puede suceder que otros operadores puedan venir a España y que nosotros no tengamos la capacidad de competir fuera. Desde el punto de vista de la eficiencia, tenemos que plantearnos el futuro de Renfe como operador y no podemos recargar sobre Renfe más endeudamiento, porque eso va a dificultar su competitividad en un mercado abierto y liberalizado. Por eso me sorprende que algunos que son liberales, o que dicen que lo son, cuando hablamos de líneas, cuando hablamos de estos temas, siempre se apuntan a la máxima de que aquí no se mueve nada. Una crítica que hago a mi Gobierno es que hemos liberalizado el transporte ferroviario de mercancías sin haber preparado previamente esa liberalización. ¿Cuál ha sido la consecuencia? Que hoy se muevan menos mercancías por el transporte liberalizado y que aumentamos nuestro diferencial, en relación con la Unión Europea, de movimiento del transporte ferroviario de mercancías. Esas son las consecuencias de no hacer las cosas, por eso yo quiero hacerlas y quiero afrontar esos desafíos, porque si no, señorías, nos estamos autoengañando. No podemos hablar de liberalizar un sector y no preparar al principal operador para esa liberalización, para que pueda ganar capacidad de competir, de crecer

y de seguir dando buenos servicios aquí y fuera de aquí.

Comparto la relación que tiene que haber con la conservación de carreteras y con la colaboración público-privada. Al hablar de la conservación de carreteras ya entramos en el terreno de las preguntas concretas y voy a tratar, señorías, en la medida de lo posible —no todo es posible— de concretar algunas cuestiones específicas. Me preguntaba por la previsión de licitación en carreteras en conservación. Voy a procurar darle el dato con precisión, se lo puedo facilitar. Hasta el 31 de junio de este año hemos licitado en conservación de carreteras, señorías, 158 millones de euros y la previsión de licitación es de 482 millones de euros. Es decir, nos queda pendiente de licitar, y vamos a hacerlo de aquí a final de año, en conservación, 324 millones de euros. Además, usted me pregunta por la licitación en otros ámbitos del departamento de aquí a final de año. He dado una cifra, no puedo precisar los proyectos, no tendría inconveniente en hacerlo, es una previsión estimada en relación con los proyectos que pensamos movilizar a día de hoy pero nos queda un ajuste final en relación con algún proyecto de colaboración público-privada. Estamos tratando de ajustar, son menores, pero eso es todo lo que le puedo precisar.

Me pregunta por el tema de cercanías. En cercanías, señoría, no tenemos previsto producir ajustes salvo el acceso ferroviario a El Prat, que es una actuación, como sabe, que está dentro de la reprogramación; esto supondrá que tengamos que demorar un año el inicio de la obra de acuerdo con la programación que usted me plantea. Soy consciente, señoría, de que usted ha insistido de forma sistemática, no solo en la comparecencia de hoy, en relación con la actuación que tiene que ver con la A-2. Sabe que, en los criterios que le hemos trasladado, algunas actuaciones estaban sujetas a un modificado, que excede, por cierto, lo que se ha determinado por parte de los criterios de Economía y Hacienda y del Gobierno, que está introducido en las nuevas normas que fijan que en ningún caso un modificado puede superar el 10 por ciento, con los nuevos cambios que se han introducido; por lo tanto, estamos ante una actuación en la que sí o sí tendría que procederse a una nueva contratación, porque supera esta previsión, esa es la razón, tendríamos que proceder a una actuación. Como soy muy consciente de todo lo que tiene que ver con la A-2, estamos tratando de salvar algún obstáculo, sobre todo en algún tramo que tiene algún túnel, para que esa actuación de forma conjunta e integral se pueda someter a la colaboración público-privada, pero al tener túneles, como digo, existe mucha más complicación, como usted sabe mejor que yo, con los criterios del déficit de Eurostat que creo que finalmente debemos superar; desde luego yo voy a hacer esfuerzos por superarlo.

Le quería comentar que no hay alteración en una previsión que es muy importante y que también ha sido prioritaria, en 2010 pondremos en servicio el tercer carril desde el puerto de Barcelona hasta la frontera francesa

y mantenemos el objetivo del año 2012 en relación con ese servicio de Barcelona-frontera francesa. Me ha preguntado por la estación de El Prat, me supongo que se refería a la estación de La Sagrera. En principio no hay ninguna previsión distinta a la inicial en relación con esa situación y tampoco —sé que eso a usted no le da mucha satisfacción, pero me permitirá que lo diga— en cuanto a la perforación del túnel del AVE de Barcelona. Sí le quiero hacer, señoría, una consideración final, se pueden reprogramar en un supuesto, cuando finalicemos el diálogo con las empresas. Sabe que en Cataluña el Ministerio de Fomento tiene ahora 182 contratos, con una inversión —me pedía ese dato, no sé si le interesaba con relación a Cataluña o con carácter general, podemos precisarlo, pero ahora voy a darle el de Cataluña— superior a 5.500 millones. Como usted sabe, se rescinden cinco contratos. Le he dicho que algunos iban a ir a la colaboración público-privada y que tres de ellos se van a volver a licitar, lo que supone el 2,7 por ciento de los contratos vigentes y el 3,2 por ciento de la inversión vigente. Y se reprograman, señoría —tome esto como un dato no definitivo—, 23 programas, por un valor de 980 millones de euros, es decir, un 18 por ciento de la inversión vigente. Estos son los datos, señoría, que puedo aportarle en este momento.

El señor **PRESIDENTE**: Hacemos un receso de dos minutos, señorías. **(Pausa.)**

Señorías, reanudamos la sesión dando la palabra al portavoz del Grupo Parlamentario Popular, el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señor Blanco, por su comparecencia, aunque tengo que decir que es tardía —eso usted lo sabe y no tengo que acreditárselo— y desde nuestro punto de vista inútil. En realidad, para decirnos lo que hoy nos ha dicho no hacía falta que hubiera venido, porque la mayoría de las cosas ya las conocíamos parcialmente filtradas por la prensa. Además, señor Blanco, nos ha dado usted una información parcial y sesgada, como se ha podido demostrar por los requerimientos que han hecho los portavoces que me han precedido en el uso de la palabra y que han evidenciado que usted se ha guardado información que conoce y de la que sería imprescindible disponer. Por tanto, con independencia de cuál sea el tratamiento mediático con el que ya estamos acostumbrados a trabajar, usted ha defraudado las expectativas, por lo menos las del Grupo Parlamentario Popular, que le consta que ha estado preocupado e interesado por ver cuál era la evolución —que iba a la deriva— que iba a tener la construcción de infraestructuras en España como consecuencia de la situación actual, que luego calificaré.

Señor Blanco, ha utilizado usted una técnica ya conocida, que es, primero, el autobombo —somos los mejores, hemos hecho más que nadie, nos salimos del mapa—, para a continuación, segundo, reñirnos y decirnos que así no puede ser y que así no vamos a ningún sitio; en

tercer lugar, se pone el hábito y con una falsa cercanía y —perdóneme que se lo diga— con una falsa modestia, baja el nivel, reconoce manifestaciones del resto de los grupos y hace reflexiones más o menos pedagógicas para que al final lo que se quede sea un consentimiento de todo lo que usted nos ha dicho. ¿Todo eso para qué, señor Blanco? Todo eso para tapar que lo que en realidad se está haciendo en el ministerio es desequilibrar y desvertebrar; lo contrario de lo que se nos dice. Porque, señor Blanco, al rescindir, reprogramar y ampliar plazos, lo que se consigue es aumentar las diferencias que existen entre los territorios y romper las expectativas legítimas, por otra parte, de disponibilidad de infraestructuras que los ciudadanos, legítimamente, repito, tienen. Por tanto, no nos escondamos de la realidad, no la maquillemos y vivamos en una Arcadia feliz, la situación del Ministerio de Fomento es una situación de colapso, de la que no se sale con las cuestiones que usted ha citado esta mañana. Por cierto, señor Blanco, es la tercera vez que le oigo hacer referencia a un informe de la Unión Europea que supuestamente le da cierta razón y trata de minimizar o de tirar por los suelos la época en la que el Partido Popular hizo las inversiones más importantes en infraestructuras. Yo le rogaría que a cualquiera de los servicios del ministerio, si fuera posible, le dijera que nos facilitara copia de ese último informe que usted ha mencionado y que no hemos encontrado en los términos que usted ha utilizado. **(El señor ministro de Fomento, Blanco López: ¡Pero si está publicado!)** Yo le quiero recordar que en la época del Partido Popular se pudo invertir porque había equilibrio presupuestario, se pudo invertir porque nosotros llegamos al déficit cero y se pudo invertir porque había unas políticas presupuestarias que permitían hacerlo y dejarles a ustedes la herencia que luego ustedes se han gastado. Porque antes de 1996 y después de 2004 —y rota su inercia— con lo único que nos encontramos es con déficit, ustedes sólo saben gastar.

El día que usted quiera, señor Blanco, tenemos un debate sobre ingresos coyunturales o no ingresos coyunturales de la economía nacional, ya que es también la tercera vez que trata usted de justificar, en una situación bastante más importante y más seria de la que hoy trata de deshacer, qué es lo que había hecho el Partido Popular, por qué había equilibrio presupuestario y por qué teníamos la situación que teníamos. De la misma manera, señor Blanco, el día que usted quiera hablamos también de fondos europeos o de quién consiguió y quién no consiguió, al margen del pedigüño de González, quien consiguió de verdad fondos estructurales para poder invertirlos en las infraestructuras españolas. Yo le invito, de verdad, a que en público tengamos esos dos debates, tanto el referido a los ingresos coyunturales como el de los fondos europeos. No se escude usted en el pasado, porque para ver las consecuencias y las razones de la situación en la que nos encontramos ahora no puede usted mirar por el espejo retrovisor, sino que tiene usted que mirar a partir del año 2004, a partir del momento en

el que usted, siendo o no siendo ministro de Fomento, tenía las grandes responsabilidades del partido en el Gobierno para tomar las decisiones correspondientes.

Estamos a finales de julio, señor Blanco, estamos fuera del periodo de sesiones, estamos en las puertas de agosto. Esta sesión se ha celebrado por las razones que se ha celebrado, pero está fuera de su plazo, es decir, llegamos a última hora y con la lengua fuera para que usted nos dé explicaciones de los plazos que sucesivamente ha estado incumpliendo hasta hoy. Porque antes de hoy teníamos que haber conocido el modelo aeroportuario, ya que usted se comprometió en enero; antes de hoy teníamos que tener el plan de inversión público-privada, al que usted se comprometió en noviembre, el presidente del Gobierno el 7 de marzo, y nuevamente usted el 19 de mayo; y antes de hoy teníamos que hacer tenido también todas esas nuevas normas en las que va a basar su plan de eficiencia del Ministerio de Fomento, algunas las ha señalado, pero no las tenemos. Vemos que comparece usted ahora, a finales de julio, con inconcreción, y tenemos que preguntarle si se debe a que no ha querido o a que no ha podido decir más. Decir más si puede, porque a preguntas de diputados usted está desgranando información que debía haber dado en su primera intervención. Por tanto, señor Blanco, vamos a reconocer que el ministerio está colapsado y que no es una cuestión que se haya producido en los últimos meses. Esa es, señor Blanco, tanto la excusa como la puntilla para maquillar una realidad, es la política suicida desde el año 2007 —es decir, no es de ahora—, con proyectos y promesas irracionales y adjudicaciones con anualidades imposibles que ahora nos pasan factura. Se lo dije ayer en la pregunta que tuvimos en el Pleno; señor Blanco, cuando llegó la época de los recortes, usted se apuntó sin rechistar porque era la manera de maquillar y de que no aparecieran de verdad los males de una política —de su antecesora y de usted, pero de la cual en estos momentos usted es el único responsable— desde el año 2007, no desde enero del año 2010. Todas esas cuestiones ahora nos pasan factura y hacen muchísimo más difícil, muchísimo más, que algunas de las medidas que usted nos está señalando las pueda llevar a cabo. Señor Blanco, usted no puede cambiar la política de Fomento de un plumazo y que aquí no pase nada.

Fíjese qué cuestiones más curiosas. Ha anunciado que por razones atendibles, que también pueden ser analizables, se van a cerrar servicios ferroviarios. Y eso lo señala usted escudándose en la rentabilidad social y medioambiental. Pero qué casualidad, señor Blanco, solo en este país el Partido Socialista es el que, en el año 1984 y ahora en 2010, ve como única solución para el desastre financiero, el déficit y el desequilibrio en las cuentas públicas, cerrar líneas y servicios ferroviarios. Es decir, impedir a los ciudadanos —esos que están siempre en el frontispicio de sus políticas y de los que ustedes son tan cercanos— el uso del servicio público más social y más rentable, en términos sociales e incluso medioambientales, como es el ferrocarril. Habrá que pensar, señor

Blanco, si solo se puede escudar uno en estos motivos a la hora de cerrar servicios. Evidentemente, no será el Partido Popular el que le diga que mantenga usted un tren con seis pasajeros, ni mucho menos, pero no estamos hablando de eso, estamos hablando de la reflexión general de cuáles son las políticas del Partido Socialista.

Señor Blanco, yo también tenía apuntado, igual que el señor Macias, que si sabemos que se van a licitar 5.568 millones de euros a partir de esta fecha, eso responderá a unos proyectos concretos que se nos sustraen. Si esos 5.568 millones —no he hecho la cuenta— son la diferencia entre lo que hemos licitado y lo que había presupuestado para el año 2010, perdónenos que no tengamos ninguna confianza en que esas licitaciones se produzcan, porque, viendo las licitaciones que llevamos en estos primeros siete meses del año, evidentemente no podemos tener ninguna confianza, máxime cuando licitar una cantidad de dinero no dice nada. ¿Por qué? Porque no sabemos las anualidades a las que corresponde y por lo tanto no sabemos cuánto dinero van a introducir ustedes de verdad en la economía real, en la máquina de circular el dinero, para la salida de esta crisis de forma y manera que la economía circule. Por ello, díganos, en primer lugar, a qué proyectos corresponden y, en segundo lugar, en cuántas anualidades se va a invertir esa cantidad que se licita, que, como le digo, no sabemos cuándo se va a cumplir, si en 2009, en 2010, en 2011 o a lo mejor es que se queda todo para que estas obras se tengan que pagar con presupuestos que no va a hacer este Gobierno; eso también habría que saberlo. Lo que tenemos que saber es qué va a atenderse en los presupuestos de 2011 y qué va a atenderse en los presupuestos de 2012.

Una cosa es licitar y otra es querer escudarse en que no hay proyectos para no hacer nada. Señor Blanco, la obligación del ministerio es tener un banco de proyectos que en cualquier momento pudiéramos sacar adelante. Estoy seguro de que los tiene, porque si no, no se podía haber hecho tanta promesa a lo largo de estos años, no se podía haber dado uno tantos abrazos con los presidentes de las comunidades autónomas diciendo que se iba a invertir en esto y en lo otro. Señor Blanco, ¿dónde están los proyectos y cuándo se van a ejecutar? Por lo menos, díganos cuál es su planificación.

Hay una cuestión muy trascendente, muy importante, señor Ministro. ¿Es usted consciente del paro que se va a generar con estas medidas que usted adopta? ¿Es usted consciente de las empresas que van a pasarlo mal —por no utilizar otra expresión y que me diga que soy catastrofista— en los próximos meses? Dígalo, porque no es inocuo. Usted tiene que saberlo. Estoy absolutamente seguro de que usted tiene informes y conocimientos sobre que el hecho de que sacar de la inversión rentable, eficiente, los millones de euros que estamos sacando tiene un costo en puestos de trabajo, de la misma manera que tiene un costo importantísimo en cuanto al retorno fiscal. Si estamos todos de acuerdo —espero que no discuta que el retorno fiscal de la obra pública alcanza

el 59 por ciento—, dese cuenta de que cada millón de euros que estamos sacando son 590.000 euros que no vuelven a entrar en el circuito para seguir contratando, seguir consiguiendo ingresos públicos y seguir permitiendo que la gente pueda trabajar. Eso en cuanto al retorno fiscal, pero si hablamos del desempleo, señor Blanco —me parece que es la segunda o tercera vez que lo digo—, es mucho más productivo pagarle el salario al trabajador que lo hace que no tener que hacerlo a través del subsidio de desempleo. Por consiguiente, si invertimos en obra pública el trabajador cobrará por su trabajo y no tendremos que retraer el dinero para pagarlo en gasto social de desempleo, que, como digo, es bastante menos digno. En consecuencia, si quiere que le hagamos las cuentas... Yo no quiero cuantificarlo —ya lo han hecho por mí y muchos estamos de acuerdo—, pero está claro que son 13,9 empleos por cada millón de euros invertido en infraestructuras; saque la cuenta de cuánto nos va a costar en desempleo.

Refiriéndome ya a cuestiones concretas de su comparecencia o a datos más concretos que ha dado, nos ha dicho que rescinde 32 obras, pero, señor Blanco, ¿qué cuantía tienen esas 32 obras? Porque sacarnos los porcentajes en relación con el número de proyectos es disfrazar la realidad; el porcentaje de rescisión lo tenemos que calcular en función del dinero que estaba previsto invertir, y no en función del número de proyectos que tuviéramos enfrente, porque son absolutamente heterogéneos. Asimismo nos gustaría saber cuánto nos cuestan las rescisiones, porque las rescisiones que vamos a llevar a cabo significan la aplicación de la Ley de contratos de las administraciones públicas; significan por tanto, que los empresarios tienen unos derechos, que los empresarios tienen que equilibrar sus cuentas y eso tiene un coste, por lo que deberíamos saber cuáles son los costes de esas rescisiones con independencia de sacar de la economía eficiente el dinero que eso representa. Cuando usted dice que parte de esos 32 proyectos —concretamente 12— van a contratarse de acuerdo con el modelo de licitación público-privada y que se van a incorporar dentro del Plan extraordinario de infraestructuras, qué quiere que le diga. En primer lugar, nos resulta curioso que cuando dice que el Plan extraordinario de infraestructuras va a dedicarse fundamentalmente al ferrocarril, vemos que curiosamente en estas rescisiones hay siete carreteras y cinco ferrocarriles; justo al revés de lo que le habíamos entendido. Por otra parte, señor Blanco, si supiéramos cuál es el Plan extraordinario de infraestructuras, si hubiera —yo no se lo voy a decir con ese punto jocoso del señor Macías— cumplido sus promesas y conociéramos hoy cuáles son los proyectos que se van a realizar con arreglo al Plan extraordinario de infraestructuras, hoy sabríamos cuál es el modelo y cuál es la financiación, lo cual desconocemos, porque no es igual ferrocarriles que carreteras para su financiación con pago por disponibilidad, por peaje en sombra o de cualquier otra forma; no es igual desde el punto de vista financiero, no es igual desde el punto de vista de la disponibilidad

de las empresas, no es igual desde la confianza que hay que generar en el sector bancario...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, por favor, vaya concluyendo. Lleva veinte minutos de intervención.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, todos han utilizado más de su tiempo y me gustaría poder terminar mi intervención, que voy a tratar —se lo prometo— de que sea lo más breve posible.

Por tanto, señor Blanco, es cojo hablar de las rescisiones, hablar de qué se va a hacer por promoción público-privada o por colaboración público-privada si no se nos dice cuál es la colaboración público-privada. Desde el 7 de abril estamos esperando a que se nos diga algo, no de la cuantía, que parecen 17.000 millones, sino de las obras, de su ubicación en España, de la trascendencia, de la financiación y de las empresas dispuestas a construirla. Señor ministro, nos gustaría saber qué proyectos y qué demoras también se causan con esas reducciones de las calidades en los proyectos que usted ha dicho. No estamos en contra. Nos parece bien que las infraestructuras sean operativas y útiles, y no nos parece bien que tengan unas obras excesivamente caras, pero díganos qué nos va a suponer en cuanto a demoras y cuántos proyectos nuevos se van a tener que hacer.

Sobre las reprogramaciones, señor Blanco, disponer de listados es básico. Se lo digo, con perdón, por adelantado; no es presentable que nos remita a lo que diga el proyecto de presupuestos del año que viene, y no es presentable porque el proyecto de presupuestos del año que viene nos va a decir lo que se va a gastar en el año 2011 y una estimación de los tres años siguientes, pero no de los siete años, o al menos cinco, siguientes. Usted ha dicho hoy aquí hasta 2015; parecía que otras veces podía llegar hasta 2017. Para una reprogramación que va a llegar hasta 2015 ó 2017 no nos podemos aclarar con lo que diga el proyecto de presupuestos del año 2011. Por tanto, señor Blanco, eso es una patada hacia adelante y no quiere decirnos hoy aquí cuál es la cuantía de esas 199 reprogramaciones, cuáles son los años en que se va a deslizar el presupuesto de cada una de esas obras, y sobre todo cuál es el retraso sobre la previsión inicial de la adjudicación de esas obras, porque es evidente que no todas tienen la misma trascendencia ni están en la misma situación. En consecuencia, es básico que usted nos lo dé. ¿Por qué? Porque le guste o no provoca desequilibrio, ya que no es lo mismo reprogramar a 2012 que a 2017.

Señor Blanco, le ha reñido usted al señor Llamazares y le pido que no me riña porque aquí no hay dogmas. Yo no tengo ningún tipo de dogma. Lo único que hay que tener muy claro es que con todas estas medidas y en estas circunstancias lo que está propiciando es que haya ciudadanos de primera, de segunda y de tercera. Sí, señor Blanco, porque hay ciudadanos que ya tienen, por las razones que sean, las infraestructuras a su disposición —algunos, como los malagueños porque a lo mejor la

ministra era de Málaga— y otros no tenemos esas infraestructuras ni sabemos cuándo vamos a disponer de ellas. Ya teníamos un retraso, ya no éramos iguales, pero es que ahora tenemos un segundo retraso; por ello, ni siquiera somos de segunda, empezamos a ser de tercera, y para cuando piense no en mi región sino en cualquier región de España que hoy no disponga de la alta velocidad, necesitamos tener una razón de solidaridad para conformarnos, porque si no estamos discutiendo otra cuestión...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, perdóneme. Lleva veinticuatro minutos. Tiene que concluir.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Voy a terminar, señor presidente. Le quiero hacer alguna pregunta más. Hay portavoces que se preocupan de una parte del territorio y solo tienen que hablar de ella, pero perdóneme, señor De la Encina, le prometo que en un par de minutos termino.

Señor Blanco, nosotros también, porque tenemos diputados gallegos que están muy interesados en los temas de infraestructuras, queremos que nos aclare alguna cosa más de lo que ha dicho. Usted había dicho anteriormente que no habría rescisiones en Galicia; sin embargo, las hace en la autovía A-56, Lugo-Orense precisamente, que es una carretera esencial para la vertebración de la Galicia interior.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): No pasó nunca por allí para decir eso. (**Risas.**) Yo sí pasé por allí.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Perdone, señor Blanco, me parece que soy un diputado al que no se le puede decir que no conoce las infraestructuras en España ni sus territorios, y casi nunca hablo de mi tierra precisamente porque conozco las demás y me puedo permitir ese lujo. Aparte de la A-56 nos gustaría qué dijera con claridad en qué fecha se va a poner en servicio la A-57; y la A-76 que dijo que se licitaría en 2010 y que no sabemos si usted mantiene o no ese compromiso, sobre todo para saber cuándo va a estar en servicio esta autovía entre Orense y Ponferrada. ¿Qué pasa, señor Blanco, con el proyecto de la circunvalación norte de Orense y con qué fecha se podía comprometer? En cuanto al AVE, señor Blanco, cuándo y cómo se va a hacer Monforte-Ponferrada. ¿Nos puede usted dar la fecha de la puesta en servicio del AVE entre Orense y Vigo? Eso en cuanto a Galicia, por no preguntarle cómo están los soterramientos de los AVE en las ciudades de Orense y Pontevedra a las cuales también se ha referido usted muchas veces.

Perdone —termino, señor presidente—, en Asturias queremos saber cómo van a verse afectadas las autovías del Cantábrico y del Occidente y si sabemos cuándo se va a poner en servicio el famoso AVE León-Gijón. De los accesos y las conexiones a Portugal que afectan

fundamentalmente a Castilla-León no sabemos nada y en los datos que nos da tampoco. Hay además un solo tramo en la autovía de la Plata, no en el ferrocarril de la Plata, que es la conexión Zamora-Benavente —60 kilómetros de todo un corredor de 600 ó 700— que parece que hay alguna intención de no terminar. Igual que la autovía del Duero que parece que se nos cae definitivamente. Señor blanco, yo le he oído decir que no se iba a ver afectado el segundo puente de la bahía de Cádiz, La Pepa, y sin embargo por todas las noticias que se filtran —no sabemos si con razón o sin ella— parece que también va a sufrir por lo menos una ralentización. Igual que la circunvalación de Sevilla que no sabemos cómo se solventa o la famosa A-7 a su paso por Granada.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, lleva cerca de treinta minutos, más que el ministro. Tiene que concluir.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: No, más que el ministro no.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene treinta segundos para terminar y si no le corto la palabra.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Sí, perdone, señor presidente.

Lo que no se puede, señor ministro, es que en la revista del ministerio que nos remiten —que yo agradezco— se nos tenga que decir que van con ritmo sostenido y permanente en la alta velocidad Antequera-Granada y luego veamos que allí no se hace nada (**Un señor diputado: ¡Hombre!**) y tengamos que ver publicado un esquema en el que luego hay alguien que se atreve a decir que no conozco las infraestructuras que no son de Murcia.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: En la segunda parte entonces, señor presidente, podré decir las cuatro cositas que me quedaban.

El señor **PRESIDENTE**: En la segunda parte. Señor ministro, tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Señor Ayala, veo la incomodidad que le produce a los gallegos tenerme como ministro porque de lo único que se preocupan es de lo de Galicia, para mantener aquella cosa de que no vaya a ser que el ministro se comprometa demasiado con Galicia. Desde luego bastante más que cuando era vicepresidente Mariano Rajoy, bastante más. (**Aplausos.**) Porque he ejecutado más en un año —en un año— que en cuatro años el Gobierno del Partido Popular y lo podemos comparar con los ocho. Ahora les entró la preocupación, señorías. Pero ya sé que a los de Galicia, señor Ayala, no les preocupan las inver-

siones sino este ministro. Porque siendo como es la tercera comunidad autónoma de España con mayor inversión contratada de obra pública, no sé dónde está la preocupación más allá de la demagogia y de la preocupación que tienen por este ministro. Todo lo he resuelto y lo que no he resuelto —les cuesta trabajo decirlo— es por las trabas, porque que se atrevan a volver a preguntar ustedes por la A-76 cuando me acaban de pedir el cambio de trazado es para nota, señor Ayala, ¡es para nota! **(Aplausos.)** Me parece, señor Ayala, que la demagogia y la exageración de algunos gallegos, con todo respeto, es para nota. Por un lado torpedeamos por debajo; mire qué casualidad, desde que estoy de ministro —luego iré a la cuestión general— qué casualidad que en todas las obras que tenían un plazo por mi parte me pusieron trabas. La A-76, cambio de trazado; Lubián-Orense, me pidieron cambio de trazado; autopista Santiago-Lugo, cambio de trazado en un tramo. Hombre, por favor, sean coherentes, aunque solo sea por un segundo, y una forma de ser coherentes es mantener el silencio donde ustedes tienen la responsabilidad de que las cosas no se cumplan de acuerdo con los plazos previstos. **(Aplausos.)**

Por último, por cierto, dentro de las incoherencias me presentan muchas alegaciones desde Aguas de Galicia y la Dirección General de Cultura para que no pueda licitar la ampliación de Alvedro en el plazo que había comprometido. Es así, señorías. Luego tratan de decir: no, no es exactamente así. Sí, y cuando quieran les enseño todos y cada uno de los expedientes y eso, señor Delgado, estoy dispuesto a debatirlo con usted cuando quiera con todos los expedientes delante, para que no vaya diciendo con la cabeza que no. Porque no pueden decir: que cumpla, que contrate la A-76, que, por cierto, está en fase de estudio informativo. Fíjese de lo que habla, ni siquiera está en los proyectos. Pero, claro, de por medio un cambio de trazado; lo metemos silenciosamente, a ver si no se dan cuenta, para que luego puedan decir: es que no cumplió. Si hasta sus compañeros de Ponferrada y de León me han dicho: oye, a estos míos no hay quien los entienda. Me lo han puesto en bandeja, me lo han dicho sus compañeros de Ponferrada y de León, diputados de esta Cámara.

Decía el señor Ayala que hay que mantener un poco los compromisos, las ideas, etcétera. Yo más bien creo que ustedes no tienen principios. **(Rumores.-El señor Madero Jarabo pronuncia palabras que no se perciben.)** Espere, ahora voy a explicar por qué. Luego me puede refutar lo que le digo. **(El señor Cuesta Martínez: Principios de política de infraestructuras.)** Me refiero a principios en relación con lo que estamos hablando porque van cambiando de criterio según el contexto donde tengan que intervenir. Por eso aquello de Groucho Marx de que los principios son de quita y pon viene un poco al caso. **(El señor Cuesta Martínez: Son marxistas.)** ¿Por qué digo esto, señoría? Lo digo por una razón. Yo he estado muy atento en todos los debates parlamentarios, en todos, desde el día que se

presentó el plan de ajuste al debate sobre el estado de Nación, y ¿sabe cuál era la preocupación de su líder en esos debates sobre las infraestructuras? Cero, porque cero fueron las referencias que hizo al tema de las inversiones. **(El señor Ayala Sánchez: Igual que el presidente del Gobierno.)** Cero, señoría, por lo tanto yo di por bueno que si no cuestionaban el plan de ajuste cuando había que cuestionarlo, lo compartían, porque nada han dicho de ello en ninguno de los debates importantes de la Cámara, nada, y he releído las intervenciones. Solo hubo una intervención, una referencia, la que hizo la señora Sáenz de Santamaría en el debate de resoluciones, pero era para compartir los criterios del plan de ajuste de acuerdo con una resolución que hemos aprobado. Lo he releído, señorías, porque aunque alguno dice que trabajo poco en el ministerio, créame que trato de cumplir con mi obligación. Por consiguiente, parto de la idea de que todos compartimos que el plan de ajuste es necesario. Fíjese, acabo de ver una resolución que propusieron ustedes en el debate sobre el estado de la Nación, de carácter general, que proponía incrementar la reducción de gasto público para el año 2011 hasta 20.000 millones de euros. **(Un señor diputado: ¡Ahí, ahí!)** Es incompatible pedir la reducción del gasto público, pedir rebaja de impuestos y luego decir que hay que hacer todo de acuerdo con lo que estaba previsto. Eso no se sostiene, ese discurso no se sostiene; en materia de infraestructuras tampoco señorías. Por eso he tratado de venir aquí y no engañar a los ciudadanos, de decirles las cosas como son. No se puede decir que hay que recortar el gasto y luego venir aquí haciendo unas reivindicaciones populistas o demagógicas.

Señoría, yo no saco pecho por lo que se ha invertido en este país, les invito que vengan conmigo a cualquier región desarrollada de Europa y así lo podemos ver, sería muy ilustrativo. Deberían tener un sentimiento más patriótico —porque a ustedes con el patriotismo siempre están levantando la bandera— para reivindicar lo que hemos hecho, señor Ayala, y hablo en plural; lo que hemos hecho en infraestructuras en este país desde que tenemos democracia, pero sí lo quiere concentrar diría que en los últimos veinte-veinticinco años. ¿Por qué? Porque eso nos ha permitido, quieran ustedes admitirlo o no, ser el país de la Unión Europea, ser la quinta economía, que más kilómetros de autovía tenemos. A muchos eso les puede parecer insuficiente cuando ven la demanda de alguna parte del territorio, algunas veces justificada y otras veces injustificada. La autovía entre Lugo y Ourense, en el tramo entre Guntín y Ourense, que es la mitad, es, de las programadas una de la más bajas en intensidad de tráfico; que la red actual no tiene ninguna saturación, señoría. Además, he ofrecido una alternativa porque con el planteamiento presupuestario no se podía cumplir el acuerdo para que se pueda seguir haciendo, que es con la financiación público-privada.

Si alguna vía de comunicación conozco bien es esa porque he pasado miles de veces por esa carretera. Por eso le decía que algo de autoridad sobre esa vía tengo

porque está prácticamente al lado de mi casa, señoría, prácticamente al lado. **(Un señor diputado: ¿Cuál de ellas?)** ¿De cuál de mis casas? Donde he nacido, señorías. Solamente tengo dos casas, señoría, si lo quiere saber, una en Madrid y otra en la isla de Arousa y, por cierto, tengo 500.000 euros de hipoteca, por si lo quiere saber. Está publicado en el BOE porque los altos cargos tenemos que publicar las cosas en el BOE, a ver si algún día —invito al presidente del Congreso a que lo haga— se publican las de todas SS.SS. porque sería muy ilustrativo. **(Aplausos.-El señor Llamazares Trigo: ¡Si en la votación se han negado! -El señor Cuesta Martínez: Está en el reglamento.)** Señoría, he hecho una reprogramación en función de criterios que trataban de conseguir dos cosas, una de ellas es minimizar al máximo las consecuencias que iba a tener sobre la cohesión territorial de nuestro país. Estoy priorizando los ejes troncales, también en autovías. Por ejemplo, para mí es un eje troncal determinante, lo han planteado, concluir la autovía del Cantábrico. Me parece que es determinante porque es la conexión de todo el norte de España, trasciende al tema de Asturias. Me parece muy importante, señorías, concluir la ruta de la Plata, lo ha puesto usted; hay un tramo que se va a inaugurar muy pronto, pero singularmente el tramo entre Benavente y Zamora. Me parece importante. Tengo la firme determinación de que esa sea —siendo el único tramo que queda pendiente en un recorrido muy extenso— una de las actuaciones que se pueda desarrollar con colaboración público-privada. También la conclusión de la autovía del Duero, que he desbloqueado yo, como saben SS.SS., ya que estaba bloqueada en uno de sus tramos desde que ustedes gobernaban —lo saben bien—, porque nadie se atrevía a poner el cascabel al gato en relación con dónde estaba planificada esa autovía. La gente de Castilla y León sabe bien a qué me estoy refiriendo. Por cierto, algunos de los que están aquí me han felicitado, señoría, por desbloquear eso. Pero desde que se desbloquea, no hace ni nueve meses, hasta que se hacen los estudios informativos de esos proyectos para hacer las contrataciones, como saben SS.SS., pasa un tiempo. Estoy contestando a las cuestiones de carácter general.

Usted habló de los fondos europeos. Si yo hago una reflexión de los fondos europeos, señoría, no es para reivindicar la paternidad de quien consiguió más o menos fondos, simplemente lo hago para decir que en el año 2013 la mayor parte de esos fondos van a desaparecer. En consecuencia, tenemos que saber que en la planificación y conservación de las infraestructuras tenemos que tener respuesta a lo que tenemos encima de la mesa y anticipar esa respuesta, porque si no, los ajustes y las consecuencias serán todavía mucho mayores. Usted está hablando del ajuste y de las consecuencias sobre el empleo y las empresas; qué curioso, no hablan de eso en las comunidades autónomas donde gobiernan y donde la reducción de la inversión pública es muchísimo mayor. ¿O solo reduce la inversión pública el Ministerio de Fomento? La participación en los ingresos

del Estado es proporcional: tanto me bajan a mí, tanto bajan a las comunidades autónomas y a los ayuntamientos. El modelo de financiación que tenemos es proporcional, por tanto, tenemos que saber que las consecuencias sobre el empleo trascienden el tema del Ministerio de Fomento. No le voy a negar que esto va a tener repercusión sobre la actividad económica, claro que la va a tener; y no le voy a negar que va a tener consecuencias sobre el empleo, claro que las va a tener, pero en todo caso hay que abordar el ajuste y habrá que tomar decisiones en función de las prioridades que al menos yo tengo en el ministerio. Asimismo, aludía a algunas cosas, de verdad, señor Ayala, en las que no quiero entrar, pero cuando se ponen de ejemplo sistemático de planificación, de inversión y lo hacen aquí en Madrid, yo me pregunto: ¿La planificación adecuada era el problema que yo tengo que resolver en la autovía entre Madrid y Toledo, donde se habían previsto unos tráficos de 17.000 al día y está teniendo unos tráficos de 1.700?, ¿era eso una planificación acertada y ahora tenemos que resolver el déficit que está generando esa planificación?, ¿o la planificación acertada era la radial que va al aeropuerto de Madrid? Podemos hablar de las radiales. Mejor que no hablemos de esto porque estoy resolviendo muchos problemas que son consecuencia de lo que ustedes no deberían haber hecho. Por ello, no soy yo quien habla de esto, es usted el que me invita a que lo haga. Luego incluso me exigen: ¡A ver que solución le dais! Yo he creado un problema, pero luego vengan ustedes a solucionarlo. Señoría, usted ha dicho una cosa en la que tiene bastante razón: nosotros no cerramos líneas de trenes, no hacemos reformas, es decir, Nosotros cuando estamos en el Gobierno no tomamos decisiones desde la responsabilidad. ¿Por qué? Porque si vemos, por ejemplo, el paquete de reformas que hicieron cuando ustedes gobernaban, la conclusión es que han privatizado, pero ni siquiera para liberalizar muchos de los sectores que han privatizado. Esta es la consecuencia. La única reforma importante que hicieron fue la Ley del Suelo; esa sí que fue importante. Y yo, desde luego, le he dicho a mi gabinete —pero está publicado, señoría— que les haga entrega del informe de la Comisión Europea. Yo creí que su grupo parlamentario lo tenía, y me sorprende que no sea así porque está publicado, pero yo se lo facilitaré para que vean lo que se dice sobre la política fiscal entre los años 1995 y 2006. Por tanto, se lo voy a entregar de forma inmediata para que podamos hacer ese debate —yo estoy encantado de hacer el debate— sobre la política de ingresos, de gastos y sobre quien invertía más, quien planificaba mejor, etcétera, pero lo que no es sostenible, no es sostenible.

Si queremos preparar a Renfe para competir en un mercado abierto, y yo quiero liberalizar el sector, tendremos que prepararla para competir, y esto no significa acumular y generar más déficit y más déficit hasta que sea insostenible. Tiene usted razón, se la voy a dar. Yo me comprometí a informar de las obras del plan público-privado, es cierto, y no lo he hecho, es cierto también,

porque el ajuste, que no estaba previsto, señoría, el ajuste —que no estaba previsto— me llevó también a reprogramar las actuaciones y a volver a iniciar el periodo de consulta con Eurostat, etcétera, para ver que esas inversiones no computaban en déficit y poder desarrollar ese plan. Hoy ya le he avanzado que algunas de esas actuaciones que se van a rescindir van a ir a colaboración público-privada, no estaban en el plan porque yo no tenía previsto rescindir las, porque era anterior al ajuste, por lo tanto también he tenido que reprogramar. Yo no tengo inconveniente en volver a comparecer, señorías, por el Plan extraordinario de infraestructuras, de informar detalladamente del Plan extraordinario de infraestructuras; no tengo inconveniente, ningún inconveniente, señorías, ninguno.

Usted me dice: ¿Dónde se concreta la reprogramación de las obras? ¡Hombre!, lo deberían saber, en los Presupuestos Generales del Estado **(El señor Ayala Sánchez hace gestos negativos.)** En los Presupuestos Generales del Estado. Dice: Es que estamos a un año de los presupuestos. ¡Hombre, señoría, si se presentan en septiembre y estamos prácticamente ya en agosto! Es decir, no estoy hablando de postergar a la eternidad el conocimiento de la reprogramación, no estamos postergando a la eternidad. **(El señor Ayala Sánchez: En el contrato, en el contrato.)** No lo estamos postergando, estamos diciendo que quedará absolutamente concretado en los Presupuestos Generales del Estado.

La peor política social —lo decía con razón— es generar un gasto que no se puede sostener, eso es lo peor. Usted me ha dicho: Es que nosotros invertimos mucho y conseguimos la estabilidad presupuestaria, déficit cero. Yo le digo: Nosotros durante los últimos seis años invertimos mucho más y además en tres ejercicios tuvimos superávit presupuestario, es la verdad. **(Aplausos.)** Ahora, ¿se puede mantener ese nivel de inversión? **(El señor Posada Moreno: ¿A dónde ha ido el superávit?)** ¿A dónde ha ido el superávit? Entre otras cosas a hacer infraestructuras, señorías, y entre otras cosas el superávit, vuelvo a decirlo, señor Posada —y a usted será el primero al que le remita el informe de la Comisión— **(Risas.)**, el superávit tenía que ver con unos ingresos que pensábamos que eran estructurales. Por cierto, ustedes están diciendo: Volvamos a 1996; es decir, volvamos a la burbuja, y yo digo: No, apostemos no por los especuladores, apostemos por los emprendedores, que es lo que necesita este país. **(Varios señores diputados: Muy bien.-Aplausos.-El señor Ayala Sánchez: Esto es lo último que me faltaba por oír.)**

Señoría, usted me pedía alguna precisión, que le voy a dar porque debo cumplir con mi obligación de responder a cuantas preguntas esté en condiciones de responder. Me la formulaba de otra forma pero yo no sabía, por esto de los partidos que se desarrollan en un ámbito territorial, si me lo preguntaba con relación a Cataluña o con relación al conjunto del Estado. Le he respondido respecto Cataluña, pero yo sé que usted me lo pregunta sobre el conjunto del Estado. Les hablaba de las obras

que íbamos a rescindir. Rescindimos 18 contratos —le decía— de colaboración público-privada que suponen 926 millones de euros pendientes de ejecutar, es decir, el 2,7 por ciento de la inversión vigente. Reprogramamos por un valor de 8.700 millones, que supone el 26 por ciento de la inversión vigente y mantenemos la inversión en el 80 por ciento de los contratos, 70 por ciento de la inversión vigente, es decir, 23.537 millones de euros. Este dato, que siempre es prácticamente definitivo, pero pendiente de las últimas conversaciones en la reprogramación con las empresas, se lo quería aportar, porque usted me lo ha pedido.

Luego me plantea algunas cuestiones en concreto. Le he respondido ya a la A-56, Lugo-Orense. Concluirá antes por la colaboración público-privada. Me ha preguntado de nuevo por la A-57, cuando ya se lo he dicho al señor Jorquera, que salvo la circunvalación de Pontevedra, se va a hacer. Después me ha preguntado por la circunvalación de Orense y honestamente tengo que reconocer que no sé lo que quiere decir con lo de la circunvalación de Orense, no sé si es una confusión y quería preguntar por la de Pontevedra. En cualquier caso, no tengo el dato y no se lo puedo facilitar, señorías, pero se lo facilitaré con sumo gusto. Respecto a la A-57, la Xunta de Galicia me acaba de pedir el cambio de trazado, cuando estamos en fase de exposición pública de los estudios, con lo cual no sé muy bien lo que me quiere preguntar. No sé si quiere que haga el cambio de trazado —si es eso, dígamelo— o si quiere que siga con el proyecto que presentó a exposición pública el ministerio. Si me lo aclara, ya sé a qué atenerme. Sería muy conveniente que me lo aclarara. Lo mismo ocurre con la A-76, que me debería aclarar si quiere que mantenga el trazado, que está en estudio informativo a exposición pública o si, por el contrario, quiere que empiece de cero en relación con el cambio de trazado que me han propuesto. Si me lo aclara, sabré definitivamente lo que piensa el Partido Popular.

Cuando me habla del Monforte-Ponferrada, ¿a qué se está refiriendo, a carreteras o a trenes? **(El señor Ayala Sánchez: Al AVE.)** No tengo contemplado el AVE entre Monforte y Ponferrada. Ya lo he dicho muchas veces, señorías, yo no cambio de criterio y ustedes tampoco, no hagan demagogia, porque saben que es insostenible y que no se puede hacer. Saben que Galicia no sostiene, como ustedes dicen, tres entradas de la alta velocidad: una por el Cantábrico, otra desde Ponferrada a Monforte —daré una solución hasta Ponferrada— y otra por Ourense-Lubián. Seamos un poco serios, no se puede decir que hay que sostener la entrada a una comunidad autónoma. Bastante vamos a sufrir y todo el empeño voy a poner, como nunca se ha puesto a lo largo de la historia de Galicia, para concluir en plazo los compromisos que he adquirido con la Xunta de Galicia. Espero que algún día, señorías, lo reconozcan, aunque sea dentro de treinta o cuarenta años; me da igual. **(El señor González Vázquez: ¿Y de Ávila que? -Protestas.)** Ahora voy, pero

voy a responder a las preguntas que me ha formulado el señor Ayala.

Me pregunta por el segundo puente de Cádiz. Es prioritario y vamos a dar una solución ad hoc a esa infraestructura para tratar de responder a los compromisos que teníamos previstos para ella. Como puede pensar alguna señoría, no es un acceso a Cádiz, es una infraestructura de suma importancia en toda el área metropolitana de la bahía de Cádiz, igual que lo es otra actuación. Desde luego, vamos a proseguir con la circunvalación de Sevilla, es verdad que con menor ritmo. Vamos a hacer también un esfuerzo, señoría, en una infraestructura muy importante para Andalucía, que es concluir todo lo de Despeñaperros, que es un nudo, un embudo, absolutamente necesario e imprescindible que se tenga que ejecutar. Ya que me ha preguntado por Andalucía, permítame que le diga una cosa, para que pueda tener todos los datos, que le pueden ser muy ilustrativos. Andalucía es, junto con Cataluña, la comunidad autónoma con mayor inversión comprometida. Le voy a decir —porque, de hecho, me ha preguntado por varias actuaciones en Andalucía— que en concreto hay una inversión comprometida en torno a 6.000 millones de euros que comprenden los 139 contratos del ministerio. Ahí se rescinden tres contratos por valor de 187 millones de euros, que supone el 3 por ciento de la inversión vigente. Quiero darle ese dato porque fue muy explícito en Andalucía.

Hablé de la autovía del Duero; hablé de Zamora-Benavente; sigue siendo mi decisión seguir actuando sobre la variante de Pajares en los accesos a Asturias; y alguna actuación de integración en Avilés y en Gijón estamos planificando y lo vamos a desarrollar también en el PEIT. Estas son algunas de las preguntas a las que usted hacía referencia. Creo que me he referido a la autovía de La Plata y también a la autovía del Duero.

Me queda una última cosa. En cuanto a Antequera-Granada, son 125 kilómetros. Tenemos en obras ocho tramos por valor de 64 millones de euros; tenemos en licitación 14,7 kilómetros; en redacción de proyectos, 10,5 kilómetros; en plataforma terminada, 12 kilómetros; y en estudio informativo, 24 kilómetros que son los relativos a la variante de Loja y a los accesos a Granada.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente en esta primera parte tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Gracias, señor ministro, por su comparecencia; comparecencia difícil que está resolviendo usted con responsabilidad, con transparencia y con valentía. Debe saber usted, señor ministro, que este ejercicio de responsabilidad y transparencia que lleva a cabo esta mañana en esta Cámara suele ser tan reclamado como poco imitado. Se le ha reprochado a usted tardanza por la comparecencia, pero a los diputados del Grupo Parlamentario Socialista que

representamos territorios donde gobierna el Partido Popular ya nos hubiera gustado que, con tardanza o sin tardanza, con listados o sin listados, con porcentajes o en valores absolutos, algún presidente o algún consejero autonómico se hubiera dignado a hacer una comparecencia como esta para explicarnos en qué, cómo y cuánto se van a ajustar sus presupuestos en materia de infraestructuras. **(Aplausos.)** Podía usted haber optado, como ellos, por eludir la explicación y el debate. No lo ha hecho usted. Está hoy aquí dando la cara a petición propia —quiero resaltarlo— y el Grupo Parlamentario Socialista desde luego se lo reconoce.

Parece necesario en primera instancia aclarar los términos del debate y diferenciar —lo que en principio pudiera haber parecido obvio e innecesario— entre lo discutible y lo indiscutible. Indiscutible es la necesidad de reformular la financiación de las infraestructuras de transporte en España; discutible es, desde luego, cómo hacerlo. La reformulación y el ajuste de la financiación de las infraestructuras de transporte en este país es inexorable e inevitable. ¿Por razones coyunturales? Sí, porque España ha adquirido ahora, coyunturalmente con sus socios europeos, el compromiso de acelerar la reducción del déficit. Pero también por razones estructurales, porque a estas alturas, señorías, todos hemos de reconocer honestamente —todos— que la naturaleza y el ritmo de la inversión desarrollada durante las últimas décadas no son sostenibles en infraestructuras. No es sostenible la planificación constantemente expansiva, no es sostenible seguir invirtiendo en infraestructuras de transporte el doble o el triple que nuestros socios europeos más ricos que nosotros y no es sostenible mantener la preeminencia de la cantidad sobre la calidad o de los criterios políticos sobre los criterios de eficiencia económica en la planificación de infraestructuras. Lo digo para todas las administraciones y para todos los grupos políticos; también los que no gobiernan, señor Llamazares, porque Izquierda Unida en todas las regiones y en todos los ayuntamientos se apunta a la fiesta —se apunta a la fiesta siempre— y no se queda atrás a la hora de reclamar infraestructuras. Yo lo entiendo, pero entiéndame usted y entiéndanme todos, señorías, cuando digo que ahora y desde un planteamiento responsable se requiere una revisión de esta filosofía. Por lo tanto, el ajuste es preciso sí o sí, por razones coyunturales y por razones estructurales. Ahora el señor Ayala puede seguir amenizándonos con la vuvuzela o podemos ponernos a hablar en serio; yo apuesto por esto último. Discutamos por lo tanto sobre lo discutible: cómo reformular la financiación de las infraestructuras de transporte y conforme a qué criterios.

El Gobierno acaba de hacer un planteamiento muy razonable que merece el respaldo de esta Cámara a juicio del Grupo Parlamentario Socialista, porque entre otras razones el planteamiento del Gobierno responde exactamente a lo que este Parlamento le ha pedido en tres momentos y en tres trámites distintos, resueltos siempre desde un gran acuerdo general; moción de 16 de febrero,

a propuesta de *Convergència i Unió*, moción de 22 de junio, otra vez a propuesta de *Convergència i Unió*, y resolución del debate sobre el estado de la Nación de 20 de julio, es decir, de anteaer, a propuesta del Grupo Popular. En todas estas resoluciones el Parlamento mandata al Gobierno a reformular la financiación de las infraestructuras de transporte conforme a los siguientes criterios. Primero, priorización de la eficiencia económica, de la rentabilidad social y del equilibrio territorial en el ajuste presupuestario de la obra pública, que es exactamente lo que ha planteado hoy el ministro en esta Cámara ante esta Comisión; segundo, esfuerzo de austeridad y mejora de la eficiencia en los procedimientos de gestión, que es lo que ha planteado el ministro incluso con cifras y porcentajes de consecución exitosa ya a día de hoy; tercero, planificación de la colaboración público-privada para compensar las rebajas de inversión con cargo a presupuesto público. Esto se pide en las resoluciones, el Gobierno lo cumple y en la comparecencia de hoy se ha demostrado. Asimismo, priorización del modo ferrocarril, alta velocidad, cercanías, mercancías, exactamente lo que el Gobierno acaba de plantear como criterio del Ejecutivo. Por lo tanto, señorías, si la necesidad del ajuste es incuestionable y los criterios que aplica el Gobierno son precisamente los que ha mandado este Parlamento a partir de tres resoluciones ampliamente respaldadas por la Cámara, a nuestro juicio el Gobierno merece, si no reconocimiento, al menos un margen razonable para hacer su trabajo, que es un buen trabajo.

Se entiende mucho menos el ejercicio de descalificación desplegado por el Partido Popular en esta Comisión: colapso, suicidio. ¿Dónde estamos? Señorías, no es razonable que a un ejercicio valiente de responsabilidad por parte del Gobierno se responda con un ejercicio de irresponsabilidad desde la oposición. No es esto lo que merece el país, la economía del país, y no es esto lo que merecen los ciudadanos españoles en un momento tan difícil. El Gobierno ha planteado una hoja de ruta muy razonable para cumplir con el mandato de este Parlamento en aplicación concreta del ajuste: acordar con las instituciones y con las empresas las reprogramaciones precisas, minimizar daños a territorios y sectores económicos clave, limitar al máximo las rescisiones de contratos mediante las reprogramaciones de plazos de ejecución de obras allí donde sea rigurosamente necesario. Las cifras que ha dado el ministro son elocuentes, 1.166 contratos en ejecución, más del 80 por ciento sin tocar, un 17 por ciento a reprogramar con ligeros retrasos justificados a negociar y un 2,7 por ciento a rescindir ahora para ser recuperados más tarde conforme a criterios de eficiencia y de sostenibilidad, 18 de 1.166 contratos. ¿Esto es un colapso?, ¿esto es un suicidio? Entonces, ¿cómo deberíamos calificar las rebajas de inversión de más de un tercio que estamos viviendo en las infraestructuras públicas, por ejemplo en la comunidad que hoy nos alberga, la Comunidad de Madrid? Es decir, estamos logrando el efecto de austeridad buscado con una reper-

cusión negativa mínima, equilibrada, compensada, reversible, acordada, atemperada y, a pesar de todo, estamos asegurando que los niveles de inversión productiva del Estado en infraestructuras se mantienen en este periodo 2009-2013 —me interesa subrayar esto— por encima de la media de anteriores legislaturas. Sobre todo me interesa subrayar que aun en este periodo de ajuste, difícil y tan reprochado, la media de la inversión anual en infraestructuras se va a mantener por encima de la media anual que hubo durante la última legislatura de gobierno del Partido Popular. Nos vamos a mantener por encima de la media de nuestros socios europeos y, desde luego, por encima de la media —en proporción— de las inversiones en infraestructuras de los gobiernos de las comunidades autónomas. Señorías, quien no valore objetivamente este esfuerzo como un esfuerzo positivo, hoy no ha acudido a esta comparecencia a atender el interés general, sino a atender intereses de carácter más partidario y de más corto alcance.

Señorías del Partido Popular, mi obligación hoy pasa también por tratar de contestar sus argumentos, pero créanme que resulta harto difícil, porque el discurso del Partido Popular en este ámbito es un discurso —y yo también voy a intentar decirlo de manera educada— cambiante. Señora portavoz adjunta del Grupo Popular, me alegro de que esté usted en estos momentos al frente de la delegación de su grupo, porque usted misma, el día 16 de febrero, en la discusión parlamentaria de una moción de *Convergència i Unió* dijo textualmente que el Gobierno merece felicitación por el ejercicio de austeridad saludable que supone el recorte del gasto previsto para este año y el próximo en el Ministerio de Fomento. Felicito usted al Gobierno por recortar el gasto. De hecho, respaldaron ustedes una moción de *Convergència i Unió* que solicitaba literalmente la paralización —esta era la expresión, lo tengo aquí— de los proyectos de inversión menos eficientes. Pero ayer, el señor Ayala interpelaba al presidente del Gobierno —hoy también— y le reprochaba que hiciera exactamente lo mismo que ustedes votaron en esta moción, bajo el argumento de que se van a frustrar las expectativas de muchos españoles por mejorar sus sistemas de transporte. Ayer también su portavoz económico, señor Montoro, invitaba al Gobierno a aumentar significativamente los recortes en inversión pública para este año y el siguiente porque, y cito textualmente al señor Montoro, el esfuerzo insuficiente de austeridad en el gasto que plantea el Gobierno va a provocar un problema de credibilidad para España en los mercados financieros. Más austeridad, más recorte del gasto, más recorte de la inversión, nos reclama el señor Montoro. **(El señor González Vázquez: Gasto corriente.— La señora De Santa Ana Fernández: Hablamos de gasto corriente, no de inversión.)** Y ahora viene el señor Ayala y nos habla de suicidios y de colapsos. Un discurso cambiante por no decir incoherente, por no decir difícilmente seguible. **(Aplausos.-)** Da la sensación, señores del Grupo Popular, que su único objetivo en este debate es el de sacudirle al Gobierno

más allá de las infraestructuras y de los sistemas de transporte, de su mejora o de su desmejora. Si el Gobierno rebaja el gasto, se sacude al Gobierno por rebajarlo; si el Gobierno aumenta el gasto, se sacude al Gobierno por aumentarlo, lo cual resulta muy poco serio y lamentable.

En este esfuerzo por aprender algo de ustedes, señores del Grupo Popular —principal grupo de la oposición— y puesto que su discurso ha resultado poco útil por cambiante, desde el Grupo Socialista hemos hecho un esfuerzo empírico muy especial para intentar recabar alguna enseñanza, al menos de su práctica política allí donde gobiernan para ofrecérsela al señor ministro de Fomento como ejemplo, si es que mereciera la pena. La primera ciudad a la que nos hemos querido acercar ha sido precisamente Cartagena. Me resulta un poco incómodo que no esté aquí el señor Ayala porque esta es su ciudad. Si el señor Ayala no nos puede enseñar con su discurso, vamos a ver qué hace el Partido Popular en Cartagena en materia de infraestructuras de transportes. Han rebajado a la mitad las inversiones en infraestructuras en este año; de 3,5 millones de euros a 1,7 millones de euros. ¿Le recomendamos eso al ministro de Fomento, que rebaje a la mitad las inversiones en materia de infraestructuras? ¿Qué consecuencia tendrá esto sobre el paro? Al señor Ayala le preocupaba mucho el paro. Si rebajamos a la mitad el esfuerzo inversor, ¿qué consecuencias tendrá sobre el desempleo? Es mejor el esquema del ministro, me van ustedes a permitir. Nos quedamos un poco en la Región de Murcia. Prometen para este año inversiones en carretera por valor de 800 millones de euros, pero presupuestan solo 2 millones de euros para actuar aproximadamente sobre 800 metros de autovía. Es decir, prometen 800 millones pero presupuestan 2 millones. Esto por lo menos es original; es un planteamiento que, de seguirse, se llevaría algún tipo de reconocimiento en términos de originalidad, pero yo sigo sin recomendárselo al ministro. **(Risas.)**

Los gobernantes de la Comunidad Valenciana son aún más drásticos; aquí tengo un titular. Dice: El Consell tiene 289 carreteras en el cajón que no ejecuta, y el periódico añade: Que aparecen o desaparecen como el río Guadiana de los presupuestos y de los planes de infraestructuras autonómicos. Así también se resuelve el déficit. Sí, uno planifica 289 carreteras y después las mete en un cajón; así no hay problemas de déficit ni descompensaciones presupuestarias. Insisto, sigo sin recomendarle estas prácticas al Gobierno de España. Los populares valencianos hacen alguna cosa más, por ejemplo, últimamente se dedican a diferir el pago de las certificaciones de obra hasta más de un año. Esto tampoco lo hace el Gobierno de España y yo no se lo voy a recomendar, porque la afección de este tipo de medidas sobre la estabilidad económica de las empresas y sobre el empleo en las empresas de construcción es gravísima. Tampoco se lo vamos a recomendar.

Aún más imaginativos son los dirigentes de la Comunidad de Castilla y León; vamos a ver si podemos

aprender algo de ellos. Presentan un plan de carreteras 2008-2020 con el que auguran más de 6.300 millones de euros de inversión para actuar en 800 kilómetros de red; ahora, eso sí, sin presupuesto concreto para ni una sola actuación ni fecha de licitación ni de inicio prevista para ni una sola actuación. Nos dicen: Sabemos cuándo vamos a terminar, todas en 2020; ahora, no les vamos a decir cuándo empezamos. **(Risas.)** O sea, cuando termine esta legislatura, no; la siguiente, tampoco; la siguiente. Se lo podríamos recomendar al señor ministro. Prometa usted que en el año 2020, 2030 ó 2040 va a terminar usted todas las actuaciones, pero no diga usted cuándo las va a empezar ni asigne usted presupuesto alguno. Así desde luego se evitan debates difíciles y complejos como el que estamos teniendo esta mañana. Yo, qué quieren que les diga, tampoco se lo voy a recomendar al ministro.

Si me permiten, termino este recorrido muy brevemente en Madrid. ¿Cuál es el proyecto de infraestructuras más ambicioso, más movilizador de recursos económicos y de empleo que ha emprendido el Gobierno del Partido Popular en Madrid? Sin duda, el campus de la Justicia en Valdebebas. Diecisiete edificios emblemáticos, 1.700 millones de euros de inversión prevista, 15.000 puestos de trabajo —nos han dicho— de repercusión positiva. Durante cinco años nos han bombardeado con reportajes, folletos, infografía, romerías de militantes del Partido Popular durante los fines de semana. Debería inaugurarse a finales de este año. ¿Qué puede verse hoy en Valdebebas de este proyecto? Un solo edificio fantasma a medio terminar y abandonado. ¿Qué queda del proyecto? Nada, porque han decidido abandonar el plan y rescindir todos los contratos. No el 2,7 por ciento, ni el 17 por ciento; el cien por cien del proyecto más emblemático del Partido Popular en Madrid, el que iba a generar actividad económica y empleo, el cien por cien de los contratos han sido rescindidos. ¿Qué repercusión tiene esto sobre el paro o sobre la economía productiva? ¿Le decimos al señor Blanco que siga las enseñanzas del Gobierno del Partido Popular en Madrid? No. En cualquier caso, como Esperanza Aguirre es una heterodoxa en el Partido Popular, vayamos a la línea madrileña oficial. Aquí tengo unas declaraciones del concejal de Hacienda del Ayuntamiento de Madrid, don Juan Bravo. Nos dice lo siguiente: El ajuste va a ser duro y a costa de lo que hoy consideramos intocable. Dice más: El año que viene se suspenderán todas las obras que estén en marcha. El año que viene se suspenderán todas las obras que estén en marcha; no el 2,7 por ciento, que les parece tan grave, ni el 11 por ciento que se va a reprogramar a nivel nacional. Si el planteamiento que hace el ministro tiene una repercusión, a juicio del Partido Popular, muy negativa en términos de desempleo, esto de que el año que viene se suspenderán todas las obras que estén en marcha, ¿qué repercusión va a tener sobre el empleo? Yo les pediría un poco de coherencia y de responsabilidad. El ministro ha presentado un plan muy razonable, muy equilibrado,

muy ajustado a lo que desde aquí se les ha solicitado y merece un margen para llevar a cabo su trabajo. Desde luego, lo que no merece es demagogia ni planteamientos poco aquilatados.

Señores del Grupo Popular, me temo por tanto que su discurso y su praxis nos puede dar poca enseñanza útil. Por eso me parece especialmente interesante la propuesta del ministro —que no se ha citado aquí ni para bien ni para mal— de crear una subcomisión que estudie y establezca los criterios de actualización del PEIT, criterios que —aquí se ha recomendado— sean de eficiencia económica, de rentabilidad social, de cohesión territorial, de fomento de la comodalidad, de sostenibilidad ambiental, y que proponga también un marco estable de financiación de infraestructuras de transporte, estable, viable, sostenible, inteligente y justo, en el que pague más —no que pague solo el que lo utiliza— el que más utiliza y que pague más el que más contamina. Es una buena idea que recogemos e impulsaremos con el concurso, espero, del resto de los grupos parlamentarios. En definitiva, señorías, no diré aquello de que no hay mal que por bien no venga porque indudablemente esta reprogramación en las inversiones de infraestructuras de transportes va a ser de aplicación difícil y en buena medida dolorosa, pero sí diré, porque es rigurosamente cierto y también porque es de justicia, que esta reprogramación: uno, es inexorable; dos, se ha planteado de manera razonable, inteligente y conforme a criterios de eficiencia dictados por este Parlamento y, tres, abre además, señorías, una buena oportunidad para que en el futuro más próximo este país cuente con una planificación de infraestructuras de transportes al dictado de la eficiencia económica y el buen servicio a los ciudadanos y no fruto de ese fervor constructivo tan ilimitado como irreflexivo e insostenible que predominó en todas las administraciones durante tantos años.

Señor ministro, tiene nuestro reconocimiento y nuestro respaldo, lógicamente. Señores portavoces, una vez más les hacemos un llamamiento al compromiso responsable con el interés general por encima de otras tentaciones. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Para contestarle tiene la palabra el señor ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Muchas gracias, señor Simancas. Podría profundizar en alguna de las reflexiones que usted ha introducido, pero en aras de concluir la comparecencia, en la que ya llevamos un cierto tiempo, le doy simplemente las gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, en vista de la amplitud de las intervenciones y que es ya la una y media de la tarde, y puesto que el ministro ha contestado en bloque, si les parece la propuesta que les hago es que hagan una breve intervención de conclusión de dos minutos y que el ministro responda en conjunto a sus

síntesis, a las cuales les pido sinceramente que se ajusten, ya que todos se han sobrepasado con creces en el tiempo. Por tanto, por dos minutos, señor Jorquera, tiene usted la palabra.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Procurando ser lo más sintético posible, en primer lugar, voy a formular una petición al ministro, que no actúe tan a la defensiva cuando le pregunte sobre Galicia, porque lo que he hecho sobre todo fue recabar información. El BNG siempre estuvo a favor de priorizar infraestructuras. Por ponerle un ejemplo, siempre cuestionamos un modelo consistente en prometer el AVE para todos los sitios. Desde nuestro punto de vista es mucho más racional acometer una modernización del conjunto de la red ferroviaria para que sea compatible para el tránsito de trenes rápidos de larga distancia con trenes regionales, trenes de cercanías y transportes de mercancías, que apostar por el AVE a todos los sitios, excepción hecha de los ejes troncales, que sí deben ser exclusivos para viajeros y altas velocidades. Pero una cosa es esto y otra cosa es qué podemos inferir de las prioridades que se establecen. A nosotros nos preocupa un modelo donde se apueste única y exclusivamente por la alta velocidad, por el transporte de cercanías en lo que a ferrocarril se refiere en las grandes áreas urbanas —no hay transporte de cercanías en Galicia, excepción hecha de Xubia-Ferrol—, y se abandone progresivamente el resto de los servicios y el resto de la red. Creemos que ese no es un modelo precisamente sostenible desde el punto de vista social.

Dicho esto y procurando aclarar cosas, la gran mayoría de mis preguntas lo que pretendían era despejar el horizonte de puesta en servicio de las actuaciones previstas en Galicia. Usted se ha limitado a contestar sobre el estado actual de los proyectos o de las obras, no sobre el horizonte de puesta en servicio. Sí nos ha dicho que la reprogramación va a conllevar retrasos de uno a cuatro años. Esto introduce una novedad con respecto a su anterior comparecencia, en la que hablaba de que la gran mayoría de las actuaciones sufrían un retraso de cuando menos un año. Ahora sabemos que es de uno a cuatro años y tenemos que esperar a los Presupuestos Generales del Estado para saber cuál es el horizonte de puesta en servicio.

En particular, quería clarificar dos cuestiones. AVE a Galicia, entendiéndolo por tal Lubián-Ourense. Usted ha dicho textualmente que el horizonte de conclusión lo sigue manteniendo en torno a finales de 2015. Permítame que manifieste que, desde mi punto de vista, esto introduce una ambigüedad, porque cuando se habla de en torno a finales de 2015 creo que a efectos prácticos ya nos estamos situando en 2016. Tengo la convicción personal —que conste en el «Diario de Sesiones», en cualquier caso— de que no lo tendremos concluido ni en 2016 ni en 2017, pero el tiempo dará o quitará razones. En cualquier caso, desde mi punto de vista, introduce una incerteza, máxime cuando dice que a finales de año presentará una solución para la licitación de todo lo que

queda desde Olmedo. Yo creo que la suma de estos factores introduce una incerteza. Pero lo que más me ha sorprendido es su respuesta con respecto al eje atlántico y eso sí que quisiera que me lo clarificase bien. Porque no ha despejado horizonte de conclusión o de puesta en servicio sino que incluso lo ha referenciado al horizonte en el que el AVE llegue a Galicia. Le recuerdo que el eje atlántico no tiene como única función asegurar la conexión de las ciudades situadas en el eje atlántico por AVE con Madrid sino que también es una actuación necesaria para mejorar la conexión entre ellas. Por lo tanto, si hablamos entre Coruña y Vigo, Coruña-Santiago-Vilagarcía de Arousa— Pontevedra y Vigo no entiendo cómo lo ha referenciado usted en la reprogramación al horizonte de conclusión de la conexión con AVE para Galicia. En cuanto a Ferrol-Coruña y Vigo y Tuy, con la supuesta trampa de introducir partidas en los presupuestos que se sabe que no se pueden ejecutar, en cualquier caso eso también será responsabilidad de ustedes que las aceptan y las incorporan. Pero hay una cuestión que me sorprende mucho: cómo se pueden ejecutar si no hay proyectos. Y usted deriva todo a la oposición de algunos alcaldes. Por poner un ejemplo, entre Ferrol y Betanzos ese estudio se está eternizando y cuando haya ese estudio yo creo que aquí ya el cambio climático habrá llegado y habrá provocado que el océano Atlántico llegue hasta Madrid. Hay responsabilidades de su ministerio a ese respecto por no desbloquear la redacción definitiva de esos proyectos de las que tendrán que responder.

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

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Señor ministro, vuelvo a agradecerle la comparecencia pero no el tono. Da la impresión de que a ustedes les molesta especialmente la oposición por la izquierda y creo que no es una buena enseñanza. Reconocerse mutuamente me parece imprescindible. En todo caso, con respecto a la respuesta, quiero manifestarle que se le ha olvidado una parte para mí muy importante, la que tiene que ver con la colaboración público-privada; su influencia en el déficit y en la deuda, que es su obsesión —no hablo de la fobia, hablaré al final—, y luego, por otra parte, la política de privatizaciones —no sé cómo se llama ahora pero yo le llamo privatizaciones— y cómo puede afectar al futuro de los servicios públicos en materia, sobre todo, de infraestructuras. No estoy de acuerdo con usted en la política de poda porque se podan árboles que tienen fuerza. Nuestro sistema social y de bienestar no tiene fuerza, es un sistema muy débil y la poda puede acabar en tala. Por lo tanto, en mi opinión, hay que tener mucho cuidado con los ajustes y el ajuste que ha presentado hoy usted aquí es un ajuste duro. Habla del 2,7 por ciento de afectación en la suspensión de contratos pero si sumamos al conjunto lo que usted llama reprogramaciones, el ajuste es muy importante con repercusiones —vuelvo a

decir— en empleo, con repercusiones sociales y con repercusiones territoriales que nosotros no compartimos. No es verdad que nos apuntáramos a la fiesta; no nos vamos a apuntar a la penitencia. Nosotros no hemos estado ni en la fiesta del AVE ni en la orgía de las infraestructuras. No hemos estado ahí y, por ejemplo, en mi tierra hemos rechazado siempre el AVE transcantábrico; hemos rechazado siempre la duplicación, por ejemplo, de la entrada por la meseta que ustedes han planteado —no el tema del peaje—; hemos planteado siempre otra política. En ese sentido yo soy partidario de consolidar las infraestructuras existentes, no de eliminar el ferrocarril tradicional, y por otra parte de reorientar el modelo de infraestructuras a favor, por ejemplo, de un ferrocarril de altas capacidades y no de un ferrocarril de alta velocidad que nos ha costado un Potosí. Hay que decirlo claramente.

Termino, señoría. Soy partidario de abolir todos los privilegios, pero incluso para abolir privilegios el fin no justifica los medios. Es mi opinión, y yo no soy el médico que ha dado la baja a los controladores, no se confunda, y tengo la mayor estima por mis colegas que lo habrán hecho de acuerdo con su profesionalidad; y yo no soy un controlador, no se equivoque. Lo que le estoy diciendo es que manu militari usted no solamente no solucionará el problema sino que lo empeorará. Por último, algunas de las medidas que usted toma en relación con estos señores, con los controladores, me dan miedo porque cualquier día me las aplica también a mí o al resto de los trabajadores. Cargarse un convenio mediante un decreto no me gusta ni le gusta a nadie que tenga una mínima relación con el sindicalismo. Tampoco me gusta que me amenacen con sustituirme por militares. No me gusta nada y tiene más que ver con una concepción que he dicho antes y que en mi opinión no es una concepción progresista. Usted se considera progresista pero yo considero que progresistas son los actos, no la retórica.

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

El señor **BELOKI GUERRA**: Vuelvo a hacerle la propuesta de la hoguera; me la ha recordado usted. Ponga fecha, elija un descampado realmente amplio e invite usted a todos los que el señor Simancas le ha dicho que tenían los magníficos planes tan bien redactados, dígalos que vengan con todo ello. Por cierto, añado una dirección más, la del consejero Arriola, del Gobierno del señor López, que sigue anunciando que en San Sebastián nos va a hacer un metro cada 500 metros o algo así. Organice la hoguera de una vez, busque un descampado amplio. Por si le interesa, plantéelo en la próxima conferencia sectorial para que todo el mundo de una vez despierte de ese mal sueño en el que parece que algunos siguen con ánimo de permanecer. **(La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la Presidencia.)**

Esto de la reformulación, la rescisión, la reprogramación, la reorganización, lo tiene que hacer un gobierno

permanentemente porque la vida cambia y además no cambia según quieren los ministros que cambie; cambia como cambian las cosas y uno se tiene que ir ajustando. No estamos en ese problema. Estamos en el problema de que hay que hacerlo en medio de un túnel muy oscuro, donde las vías se nos han desencajado, el tren va medio destartado, creo que le está fallando la energía o el combustible, o bien no se sabe si tiene suficiente; además, fíjese, el conductor no tiene mucha credibilidad. Todo esto hay que hacerlo en estas circunstancias especialmente complicadas, porque este no es un momento de ajuste y punto. Como ha dicho el señor Simancas, el ajuste es inexorable; no solo este ajuste sino también otros que van a ir viniendo, porque no creamos que estamos haciendo el ajuste y mañana volvemos a lo anterior. No, va a haber que ir haciendo el ajuste permanentemente. Ese es un ajuste en toda regla, entendido como un ajuste continuo y duro en su continuidad, no solo en la realidad presente.

Ante esto, nosotros somos de los que creemos que hay que mirar las cosas de frente y que hay que hacer las cosas en cada momento. Eso sí, hay que hacer las que se sepan hacer en ese momento, con decisión y tomando riesgos, en eso le alabo el gusto. Pero creo que todos, a 22 de julio del año 2010, además de hacer un ajuste porque estamos en estas circunstancias tenemos que mirar en este túnel oscuro en el que yo todavía no veo luz. Hecho el ajuste, yo todavía no veo luz al final del túnel. Además, creo que el que vea es porque quiere ver o todavía no se le ha ido la luz de la que viene; todavía sigue recordando que antes había luz. Desde esa perspectiva —con esto termino, señor ministro—, considero que hace falta una hoja de ruta del resto de legislatura donde se diga qué se va a hacer y cuándo se va a hacer, por supuesto en el tema del ajuste, que es inexorable, pero también en el sistema de financiación; qué se va a hacer y cuándo. Evidentemente, yo sé que la planificación de las obras tiene que ser muy a largo plazo, pero en esta legislatura qué vamos a hacer en el sistema de financiación, en la liberalización, si vamos a hacer algo o es que no vamos a hacer nada; qué vamos a hacer y cuándo en la colaboración público-privada, y qué vamos a hacer y cuándo en el nuevo esquema organizativo.

Mire, tengo la suerte de poder irme unos días de vacaciones, no sé cuál es su caso a 22 de julio, pero le aseguro que septiembre está a la vuelta de la esquina, con vacaciones o sin ellas. Para echar a andar y para que al final de este túnel se vea un poco de luz hace falta esa hoja de ruta que le animo que nos traiga cuanto antes para ver si todos podemos compartir que sigue andando el tren, que hay un conductor que adquiere una cierta credibilidad, que hay energía suficiente para seguir andando y que las vías están más o menos desencajadas pero todavía el tren es capaz de caminar sobre ellas.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señor Macias, tiene la palabra.

El señor **MACIAS IARAU**: Intervengo brevemente, simplemente para introducir dos o tres cuestiones.

En primer lugar, señor ministro, usted sabe que quien le habla es partidario decidido del ferrocarril y así lo ha demostrado en muchas ocasiones. Sin embargo, en el contexto actual no debemos olvidar en absoluto la debida atención a la carretera. Le he hablado de conservación, es una preocupación importante. Buena parte del tráfico de nuestro país transcurre por la carretera y también buena parte del transporte terrestre. Por tanto, a pesar de la prioridad que todos reclamamos al ferrocarril, incluso la política europea así lo indica, también quisiera levantar una pequeña baza a favor de la carretera.

Un segundo elemento que creo que vale la pena resaltar es que se ha hablado del sector de la construcción, un sector importante. Usted ha previsto un plan de internacionalización. No nos olvidemos, señor ministro, de un sector anejo que es el sector de la consultoría. Hay muchos profesionales y muy buenas empresas en nuestro país. Le pido que este plan de internacionalización y de apoyo lo fuera también para el sector de la consultoría, ya que es un activo que tiene nuestro país y que vale la pena aprovechar.

Finalmente, tengo una pregunta. Hemos hablado de obras en curso pero no de obras previstas, de compromisos. En Cataluña, en el Plan de cercanías hay dos compromisos concretos firmados que son el desdoblamiento de la línea de Vic y la nueva línea de Cornellà a Castelldefels. Le pregunto qué previsiones hay y cómo afectan los ajustes a estos temas. Tampoco me ha contestado a lo de la disposición adicional tercera del Estatut, es decir, cómo afecta la situación a la previsión de un compromiso de inversión. También le quiero preguntar algo en relación con todas estas obras suspendidas; algunas de ellas, como en el caso de la conexión Castellbisbal, lo son porque simplemente hay reformados excesivos, luego evidentemente se rescinde el contrato. Mi pregunta es concretamente para esta obra pero vale para las demás y es si hay previsión temporal de cuándo estos contratos rescindidos podrán volver a licitarse.

Le agradezco una vez más su comparecencia y su información. De todo lo que nos ha contado hoy una parte son los criterios —que está bien— y una segunda parte es el listado de contratos rescindidos, pero nos faltan también las demás informaciones, los contratos retrasados, las licitaciones previstas en el ejercicio y, lógicamente, las previsiones. Vamos a esperar a septiembre, pero a algunos en verano nos gusta trabajar un poco por la tarde, después de ir a la playa, y si tuviéramos alguna información estaríamos contentísimos. Se lo he pedido antes vía señor Morlán de forma un poco simpática y se lo pido también ahora con toda la seriedad del mundo porque creo que nos ayudaría en nuestro trabajo.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señor Ayala, tiene la palabra y le rogaría que se ajustara lo más posible al tiempo.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Lo voy a procurar, sin ninguna duda, señora presidenta.

Señor Blanco, le agradezco sus intervenciones pero no entiendo que en algunas cuestiones se vuelva usted agresivo con este portavoz. Señor Blanco, sorprende que usted saque a colación las intervenciones del señor Rajoy en el debate del estado de la Nación cuando fue el señor Zapatero el que no pronunció ni una vez las palabras infraestructuras e inversiones, cuando simplemente dijo una frase de seis palabras, que creo que es literal, diciendo que se va a seguir invirtiendo poniendo en marcha el Plan extraordinario de infraestructuras. No vea usted la paja en el ojo ajeno sino la viga en el propio. Por tanto, vamos a dejar las cosas en su sitio con respecto a la política del Partido Popular. De la misma manera, señor Blanco, no podemos confundir gasto con inversión. **(El señor Cuesta Martínez: Se va a seguir invirtiendo.)** El Partido Popular dice que reduzcamos el gasto pero no que reduzcamos la inversión, y mucho menos la productiva, la eficiente. Lo hemos dicho cuarenta veces. Señor Blanco, por supuesto que en otras administraciones territoriales tiene también incidencia el recorte presupuestario; naturalmente que lo tiene, pero estamos aquí hablando del Gobierno de la nación. Qué triste es que un portavoz del principal partido que sustenta al Gobierno tenga que sacar a Cartagena. ¿Es que no tienen otra cosa que hacer nada más que preocuparse de un municipio de la costa mediterránea en el que a muchos gustaría trasladado a otros el cambio que se ha producido desde que en él gobierna el Partido Popular? **(Un señor diputado: ¡Sí señor!— Aplausos.)** Utilicen en Ayuntamiento de Cartagena, utilicen la Asamblea de Madrid, utilicen el Ayuntamiento de Madrid, en su caso, para poder hacer la crítica que tengan que hacer, pero aquí vengan a hablar del Estado, vengan a hablar del Ministerio de Fomento y sean coherentes con lo que tenemos que estar haciendo y no irnos a otro sitio. **(Un señor diputado: ¡Relájate!)**

Señor Blanco, creo, y sigo insistiendo, en que estamos en la inconcreción y en la improvisación y en que no se han medido bien las consecuencias. Señor Blanco, estas no son las medidas para salir de la crisis, son las medidas para cumplir con las exigencias de la Unión Europea por nuestra mala política. Ese es el motivo de estos recortes, de estas rescisiones y de estas reprogramaciones: cumplir con las exigencias de la Unión Europea, no para salir de la crisis. No es menor la cifra que usted al final ha presentado: el 30 por ciento de las obras en curso o se reprograman o se suspenden; el 26 por ciento unas y casi el 3 por ciento las otras. Señor Blanco, eso es una cantidad importantísima, trascendente. No podemos minimizar diciendo que solo es el 30 por ciento. Cuando estamos hablando de que un 1 por ciento del PIB supone la generación de 100.000 puestos de trabajo, dígame cuál es la incidencia de una dilatación en el plazo de varios años —todavía no se ha concretado— del 26 por ciento en el empleo o para el retorno fiscal. Yo, señor Blanco, le pido encarecidamente y con toda humildad que nos

facilite la lista de las reprogramaciones. Usted la tiene porque en algunas comunidades autónomas la ha facilitado. Creo que lo razonable es que todo el mundo se vaya haciendo a la idea de cuál va a ser ese futuro. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Le criticarán cuarenta y ocho horas, pero al día siguiente la gente —porque la gente es buena y los ciudadanos son responsables— se empezará a hacer a la idea de a qué infraestructuras vamos a renunciar. Por tanto, le pido con toda humildad y encarecidamente que nos facilite las cuantías y los años de las reprogramaciones que usted aquí ha anunciado. Y qué menos que pedirle que se produzca una coordinación entre el Plan extraordinario de infraestructuras no solo con las obras que se resuelven, sino incluso con algunas de las que se demoran. Yo sé que las que se demoran no se van a adjudicar por PEIT, pero sí se pueden complementar en los plazos. No creo que después de que usted haya dicho que no ha sacado el PEIT hasta ver cuáles tenía que programar por rescisión, ahora no esté en condiciones de que sepamos también a qué atenernos y que se coordine una cuestión con la otra.

Para terminar, le insisto en que tengamos en cuenta cuál es la incidencia de la falta de retorno fiscal y cuál es la incidencia en el empleo. Señor Blanco, usted ha dicho que se van a rescindir el 3 por ciento de los contratos, yo le he preguntado si hemos valorado el costo de esas rescisiones con arreglo a la Ley de Contratos del Estado y no me ha contestado. Pero ahora le pregunto un detalle más. Señor Blanco, con cargo a qué partida presupuestaria y, en su caso, en qué ejercicio se van a atender esas rescisiones, porque, como le he dicho antes, las empresas no las van a exigir por capricho, las empresas las van a exigir para mantenerse, las empresas las van a exigir para poder sobrevivir y mantener unos puestos de trabajo, quizá con ERE, pero unos puestos de trabajo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor ministro, para contestar en conjunto tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Saben que mi tono es un poco vehemente, señor Llamazares, no lo interprete como una cuestión que vaya más allá o que tenga una intencionalidad, cada uno tenemos el tono que tenemos. Desde luego tengo todo el respeto por S.S., por su forma de entender la política, sus propuestas, etcétera. Ahora, tengo que discrepar lógicamente de algunas cuestiones. Digo esto con carácter general, por el tono, pero me gusta ser clarificador.

Señor Jorquera, en relación con Galicia más bien estoy a la ofensiva porque jamás nadie en tan poco tiempo había desbloqueado tantas actuaciones tan importantes por tierra, por mar y por aire. **(Risas.)** Es así. Usted puede decir: Es que teníamos un déficit histórico. De acuerdo, podríamos admitir eso, pero en un año hemos puesto en obras el aeropuerto de Santiago, una nueva terminal; en un año he contratado la nueva ter-

minal del aeropuerto de Vigo, y en un año hubiera ya contratado —pero voy a contratar— la ampliación del aeropuerto de Alvedro; en un año, señoría, en relación a aeropuertos, en un año. En un año he ejecutado más inversión pública que nunca en la historia de Galicia, 1.500 millones de euros; en un año. En un año he desbloqueado las autopistas del mar con Vigo, ya está en el BOE; en un año. En un año he puesto en marcha proyectos de licitación de esas autovías que usted dice, que yo también comparto, que vertebran Galicia, Lugo-Santiago, Lugo-Ourense; en un año. Podemos seguir en todos los ámbitos. He desbloqueado la financiación del puerto exterior de A Coruña, adonde voy, por cierto, el próximo sábado, aunque ya la Xunta fue dos días antes, no vaya a ser que sea demasiado el protagonismo del Ministerio de Fomento, hasta esto pasa en la tierra. Es decir, anuncia el ministro de Fomento una visita y hay que hacer un repaso dos o tres días antes de cómo está la cosa para recibirlo bien. Esto es así, señor Delgado, no me mire así. **(El señor Delgado Arce: No me da la palabra.)** Ha pasado hace dos días, lo cual me parece bien. Y podríamos hablar de la licitación de la alta velocidad, etcétera. Le voy a remitir el convenio que he suscrito con la Xunta de Galicia, porque yo no cambio. En el convenio suscrito con la Xunta de Galicia se dice que el AVE y la obra Lubián-Ourense estará concluido en torno a finales de 2015, lo dice el convenio; lo digo para que no diga que yo cambio de criterio cuando hablamos de en torno a finales de 2015, eso es lo que está suscrito, firmado y eso es lo que he dicho yo hoy aquí. Por lo tanto, no tergiverse mis compromisos. **(El señor Jorquera Caselas: Pero lo firmó con la Xunta de Galicia.)** Pero digo que es el compromiso que he adquirido, por tanto no diga: No, usted adquirió un compromiso para 2015 y ahora habla de en torno a finales de 2015. No, el compromiso que he suscrito, lo que he dicho y lo que está protocolizado además en un convenio en este caso firmado es lo que yo he expresado en mi réplica, por tanto, no hay contradicciones ni tiene por qué haber dudas, señoría. Ya le digo, estoy trabajando —interpretelo bien— para ir más allá de lo que he suscrito en el convenio, para ir más allá **(El señor Llamazares Trigo: ¡Más allá!)** Para garantizar todo el paquete de la inversión a lo largo de este año o, a más tardar, garantizar todo el paquete de la inversión, no lo que está firmado en el primer trimestre del próximo año, todo el paquete, no solo lo que está firmado. Por tanto quiero ir más allá, quiero adquirir todavía más compromiso, y quiero que lo sepa. Cuando hablo del eje Atlántico es verdad que va a tener un retraso, que estimo en algunos ámbitos de un año, pero en otros va a ir más deprisa, porque he decidido —y esto tiene que ver con el transporte ferroviario de mercancías y también, como estamos haciendo un estudio técnico, con el Plan de transporte de cercanías o de proximidad— invertir más de lo que estaba previsto en el horizonte del año 2011 en la electrificación del tramo entre Santiago y A Coruña. Por ello, con relación a la inversión prevista, también he hecho

dentro de la inversión una reprogramación de prioridades, y quería decírselo. Compartimos la reflexión que hacía sobre las entradas de la alta velocidad.

Cuando estoy hablando de infraestructuras de entre uno y cuatro años, me estoy refiriendo a algunas carreteras, a algunas autovías. Dentro de las autovías —y estoy hablando con carácter general— estaba previsto que alguna se concluyera, porque estamos hablando del proceso de finalización, de las que reprogramo como máximo en cuatro años, pero en algunas ya estaba previsto acabar dentro de dos o tres años, con lo cual el proceso final es un año. Estoy hablando de que el horizonte de lo que reprogramamos responde a eso. Por cierto, no tiene la misma incidencia lo que se ejecuta desde la Dirección General de Carreteras que lo que se ejecuta desde la empresa Seitsa, no tiene los mismos ritmos, ni tiene la misma intensidad. En tramos de autovía en Galicia hay diferentes previsiones, según se trate del tramo de autovía. Por ejemplo, en la autovía de Lugo a Santiago hay tramos contratados por la Dirección General y tramos contratados por la empresa Seitsa. Por cierto, señor Macias, en su anterior reflexión me hablaba de la creación de una agencia estatal. Estoy absolutamente de acuerdo, y quiero reconvertir Seitsa y la Dirección General de Carreteras en una agencia estatal, porque vamos a ganar en eficiencia, en gestión, y en definitiva vamos a ganar en la conservación de la infraestructura y en la forma de hacer las cosas. Usted me lo ha planteado y yo nunca había hablado de este tema, pero ciertamente es una reflexión que estamos haciendo impulsada por la secretaria general de Infraestructuras y por el secretario de Estado.

Señor Llamazares, hay una cierta contradicción en lo que señala, porque, por un lado, dice: yo no estaba en esto de la fiesta, con tanta inversión, y por otro lado dice: mantenga la inversión, porque eso mantiene el empleo. **(El señor Llamazares Trigo: Consolide.)** Bueno, aminórela un poco; el caso es que no sé muy bien qué quiere decir. En cualquier caso, ha hecho esa doble reflexión y en alguna medida es contradictoria. Estoy muy preocupado, como el señor Llamazares, por las consecuencias que tiene sobre el empleo. Es indudable un ajuste de estas características, pero vamos a intentar que sea el menor posible, en ese procedimiento negociado que estamos haciendo empresa a empresa. A su vez vamos a intentar que se pueda mitigar como consecuencia del Plan extraordinario de infraestructuras. Por cierto, señor Ayala, aprovecho para decirle que cuando conozca el Plan extraordinario de infraestructuras, y lo que significa de compromiso de gasto a ejercicios futuros —usted que tanto reivindica el Plan extraordinario—, no me diga luego que voy a comprometer el futuro, porque ambas cosas no son compatibles. **(El señor Ayala Sánchez: Sí.)** Si hago el Plan extraordinario de infraestructuras quiere decirse que, como he anunciado, se empieza a pagar a partir de 2014 y por tanto a ejercicios futuros; ya lo había anunciado cuando hablé del Plan extraordinario. Por eso, no me puede decir que acelere el plan

porque ya veo que luego me va a decir que estoy comprometiendo lo que va a ocurrir en ejercicios futuros. En todo caso, hay que hacer la inversión cuando más lo necesita el país y la actividad económica, y para mitigar las consecuencias de lo que estamos hablando. Trataré de acelerarlo al máximo, aunque comprometa un poquito los ejercicios futuros, o bastante. Lo vamos a evaluar cuando lo tengamos definitivamente establecido, porque eso está en función del porcentaje de obra pública que tengamos en ejercicios futuros. Como espero que haya una senda de crecimiento, y por tanto de recuperación de la inversión, el porcentaje del compromiso no será el mismo que si lo hiciéramos sobre el ajuste presupuestario de 2011. Por eso hago esa reflexión de que el compromiso también está en función del crecimiento y de la capacidad de ingresos, entre otras cosas porque plantearé alguna respuesta a este déficit —y espero además contar con el concurso de quienes crean en este modelo— a través de nuevas fórmulas de financiación de la obra pública en nuestro país. Si todos nos ponemos de acuerdo probablemente del que hoy estamos hablando será uno de los peores escenarios, porque a mayores ingresos podríamos empezar a reconvertir ya el año próximo esta situación, si somos capaces de hacer un planteamiento de ingresos en función de la utilización de las infraestructuras razonable y sensato para revertir esta situación. Lo que hoy algunos insinúan que es muy negro lo podemos convertir en gris, tirando a blanco, si actuamos sobre la parte del ingreso. Por tanto, podemos decir que este es el peor escenario posible al que podemos hacer frente. Como les veo a todos tan preocupados por este escenario, tan preocupados por el empleo, y tan preocupados por mantener la actividad económica y la inversión pública, estoy seguro de que seremos capaces de buscar una fórmula de financiación de las inversiones que trate de mitigar estas consecuencias. A ello les invito, señorías. Al señor Macias es al que veo más decidido y también al señor Beloki, pero espero que los demás no estén pensando más en votos que pueden perder si tomamos esta decisión que en el interés general del empleo y de la inversión pública. Yo desde luego estaré de ese lado, y les invito a que si de verdad sienten tanto el cuadro que han descrito y piensan que lo van a sufrir tanto, vamos a ponerle remedio y —como diría el señor Llamazares, como médico que es— vamos a hacer la intervención y tomar la decisión necesaria para garantizar esos ingresos.

El señor Llamazares volvió sobre el tema de la privatización. Yo hablé de introducir competencias y liberalizar, y está en las directivas europeas por ejemplo el transporte ferroviario de mercancías. De la única privatización de la que he hablado hasta ahora —voy a hablar ahora de otra más, para dar satisfacción a lo que me pregunta— ha sido de introducir el capital privado en AENA. Le anuncio que mañana llevaré al Consejo de Ministros un decreto para la certificación de nuevos proveedores de servicios de navegación aérea. Pretendo en octubre lanzar el concurso correspondiente para que

antes de que finalice el año pueda haber seleccionado los nuevos proveedores, de acuerdo con la ley que hemos aprobado. Como le quiero dar toda satisfacción y no quiero que mañana me diga que me pidió una información que ya tenía decidido llevar al Consejo de Ministros al día siguiente, aunque aún no ha habido deliberación del Consejo de Ministros, quiero decirle que voy a llevar esa propuesta mañana. Tengo el máximo respeto y la máxima consideración por los profesionales de la medicina, pero hay una cuestión que deberían saber, y si no se lo digo. El estrés, la fatiga y la ansiedad son incompatibles con ser controlador aéreo. ¿Por qué? Porque hay que pasar unas pruebas psicofísicas que precisamente son incompatibles con el estrés. Si hay personas que alegan estrés, ansiedad y fatiga para no desempeñar su función, habrá que replantearse si cumplen los requisitos y las normas para poder desempeñar esa función.

Hay profesiones que tienen algunas incompatibilidades, y esta es una. Por lo tanto, si la razón es el estrés y la fatiga ya le digo que habrá personas que tendrán que tener no una baja temporal, sino una baja definitiva, porque el ejercicio de ese trabajo es incompatible insisto, por las normas, no porque yo lo esté planteando hoy aquí, con esas circunstancias. Lo único que trato, señorías, no es de sustituir a civiles por militares, solo trato de que en los periodos en donde haya causas objetivas en las que los civiles no cumplen con su función la puedan cumplir los militares para responder al interés general de nuestro país, simplemente para garantizar los servicios públicos, esos servicios que a usted tanto le preocupan. Por tanto, si hay alguien que no cumpla con su función, durante el tiempo que no la cumpla se podrá suplir para garantizar un servicio público fundamental, en condiciones de seguridad y de prestación de servicios.

Señor Beloki, le he recordado la reflexión que había hecho, porque me había parecido que, aunque un poco exagerada, tenía fundamento; por eso se la he recordado, señor Beloki. Sabe que le escucho con suma atención. Me parece que hace reflexiones interesantes que hay que tener en cuenta, y desde luego yo siempre las tendré en consideración. Lamento no tener las mismas vacaciones que usted, pero ve que tengo bastante tarea (**Risas.**), y trataré de responder a ella.

Yo estoy de acuerdo, señor Macias, con una reflexión de fondo que he dicho en mi primera intervención, y es que tenemos que conservar mejor lo que tenemos antes de ambicionar nuevas cosas, por eso es muy importante todo aquello que tiene que ver con la conservación y con el mantenimiento. Soy consciente también del impacto que tiene esto sobre las consultorías. Me pregunta por unas obras muy concretas, por previsión de licitación de nuevos proyectos. Créame cuando le digo que, como venía a hablar del ajuste, no lo tengo aquí, pero con sumo gusto le daré la información. Ha manifestado asimismo su preocupación por la disposición adicional del Estatut. Después de la reprogramación habrá que ver cuál es la resultante final, pero desde luego la determinación del

Gobierno y la determinación del ministro es cumplir con la disposición adicional del Estatuto, y si como consecuencia de este ajuste, por obras que hay que ajustar, por relación de modificados, por relación de disponibilidad presupuestaria supusiera el no cumplimiento con la disposición adicional del Estatuto, lógicamente habría que establecer mecanismos de compensación, porque hay que cumplir con las leyes; para eso se aprueban.

El señor Ayala dice que le he reprochado el tono, y no lo he hecho, sabe que tengo la máxima consideración por su persona. Creo que ha hecho una crítica que no se correspondía con la reflexión que se había hecho, no en el debate sobre el estado de la Nación, señoría, sino cuando se aprobó el decreto del ajuste. El presidente del Gobierno se ha referido al recorte en materia de infraestructuras, y yo dije que hubo dos debates; uno, el del decreto del ajuste, y otro posterior que fue el debate sobre el estado de la Nación. A eso me refería cuando hablaba de que no había habido intervención. Incluso me parecía positivo, porque en definitiva se compartían los objetivos del Gobierno; pero es verdad que ayer el portavoz económico de su partido dijo que era necesaria una mayor austeridad, más recortes de gasto y más recortes en inversión. Esto lo ha dicho el portavoz económico de su partido ayer, no lo digo yo, y simplemente lo recuerdo para que sepan que cuando hablamos de comunidades autónomas no lo hacemos para reprochar nada, sino que hablamos de que todo el mundo está haciendo un ajuste en relación con sus posibilidades. Lo único que pido yo es coherencia. No pido más que eso, porque, insisto, el Estado tiene los ingresos que tiene; el Estado somos todos, y cada uno participa de esos ingresos, y en función de su participación le disminuyen esos ingresos; a mí en la misma proporción que a las comunidades autónomas y a los ayuntamientos. Yo no tengo la fábrica de hacer dinero. A mí me disminuyen los ingresos de acuerdo con la participación que tengo del conjunto de los ingresos del Estado. Lo que pido es coherencia. No hagamos en los territorios unas cosas y luego aquí pidamos otras, como si el gasto del Gobierno de España fuera ilimitado. Esta era la reflexión que teníamos que hacer.

Hablamos también de las medidas que nos ha impuesto la Unión Europea. Señoría, a mí qué más me da. A mí la Unión Europea también me impone muchas cosas —y a usted— todos los días. ¿O acaso no tenemos que cumplir con las directivas comunitarias cuando son acuerdos europeos? ¿No tenemos que cumplir con ello? ¿Qué pasa, que la decisión de la Unión Europea en relación con el ajuste fiscal es diferente a cualquier otra decisión que adopte la Unión Europea? Son de obligado cumplimiento para todos. Por lo tanto, dejemos ese maniqueo debate de que nos lo han impuesto así. Nos lo han

impuesto a España, como al resto de países, igual que cuando se aprueba una directiva comunitaria, que es de obligado cumplimiento, ni más ni menos. Parece como si nosotros fuéramos extraterrestres dentro de la Unión Europea. Hay unos compromisos y unos objetivos de déficit que todos los países tenemos que cumplir. Por cierto, el Gobierno francés acaba de prolongar y anunciar la alta velocidad a muchos lugares muy importantes, entre otras cosas, porque conectan con nuestras redes de alta velocidad. Y está hablando del 2020 y del 2025, insisto, en infraestructuras que conectan con nuestras redes de alta velocidad, como lo que acaba de anunciar en relación con la continuidad del eje Vitoria-Dax; no es una situación excepcional la del Gobierno de España. Y lo hace un país que tiene más presión fiscal, y que además invertía menos en infraestructuras que España; por ejemplo, tiene menos kilómetros de alta velocidad. Por cierto, a pesar de que siempre pensamos que nosotros somos diferentes en cuanto a la extensión de la alta velocidad a algunas regiones francesas, el Gobierno francés les ha planteado a ayuntamientos y a gobiernos regionales que lo cofinancien en el 50 por ciento. Lo digo para que sepamos de lo que estamos hablando, y les podría poner el ejemplo de la conexión de la alta velocidad con Burdeos.

Señorías, con esto creo que doy satisfacción a sus preguntas. Me vuelve a pedir todo el listado de obras reprogramadas, y como SS.SS. saben que nunca trato de ocultar nada al Parlamento, serán informados de ello cuando cerremos todos los procesos, y desde luego la concreción se hará en los Presupuestos Generales del Estado. Señorías, los ciudadanos de nuestro país no son menores de edad, sino gente madura y sensata que no pide que le regalen los oídos cada día, sino que se le diga la verdad, gente que no rehúye los sacrificios cuando estos son necesarios. Hoy he venido aquí a decir la verdad: el gasto público en infraestructuras ha tocado techo, y tendremos que adaptarnos a un nuevo escenario. Si ceden a la tentación de utilizar la dificultad objetiva a la que nos enfrentamos simplemente para tratar de desgastar al Gobierno, están en su legítimo derecho, pero sepan que esa actitud tendrá un beneficio cero para el interés general. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, han sido más de cinco horas de largo y profundo debate. En nombre de la Mesa doy las gracias a todos los grupos parlamentarios por las exposiciones que han hecho, y especialmente al ministro por la claridad y el rigor, además de por la deferencia de contestar a cada grupo parlamentario individualmente.

Se levanta la sesión.

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

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**